С 5 МАРТА НОВИНКИ ЖЕНЕВЫ В ПРИЛОЖЕНИИ ЗА РУЛЕМ AR ➔ 22

№3 (993) МАРТ 2014 WWW.ZR.RU



ISSN 0321-4249
14003
9 770321 424007

iPad ПАНОРАМЫ САЛОНОВ, ВИДЕО, СПЕЦЭФФЕКТЫ

➔ 28
СОВСЕМ ДРУГОЙ PEUGEOT 308

➔ 146
ВЫБИРАЕМ ЛЕТНИЕ ШИНЫ 14"

➔ 104
ТЕСТ НОМЕРА

LEON\ AURIS\ FOCUS\ OCTAVIA\ MAZDA3



ГОРЯЧИЕ **MERCEDES A 45 AMG, BMW 135i** ➔ 136

ВСПОМИНАЕМ «САМАРУ» ТОЛЬКО ХОРОШЕЕ ➔ 202

ИХ НЕ ОСТАНОВИТЬ **КИТАЙСКИЕ МАРКИ** ➔ 206

HYUNDAI SOLARIS НОВЫЙ БУДЕТ ОСЕНЬЮ ➔ 18



СТОЯНКА В ДВУХ КВАРТАЛАХ

Мне повезло: удалось припарковаться всего в двух кварталах от нужного дома. Эта фраза попала в мою юношескую память из какого-то американского детектива.

Вот и я дожил до такого же везения. Серьезно, не вижу ничего плохого в том, чтобы припарковаться по принципу «подальше положишь – поближе возьмешь». Здесь очень хочется посетовать на тех, кто бросает машину на газоне (пусть и укрытом снегом), на тротуаре (безлюдном), на детской площадке (все равно ночь) и поперек размеченных мест (паркинг-то пустой). Мое отношение к ним на бумаге не выразить.

Наши просторы и недавний дефицит машин привели к тому, что понятие Культуры Парковки начисто отсутствует. Европейцы впитывают его с молоком матери и закрепляют в автошколах. Очень стараюсь учиться у них.

Вот, например: ставить автомобиль на разрешенное место. Ни миллиметра тротуара! При поперечной парковке – строго между линиями. Если очень тесно, можно прижаться нерабочими правыми бортами, валетом.

Кстати, в торговом центре совершенно не стремлюсь парковаться кормой – во-первых, задним ходом проще выезжать на простор, чем заруливать в узкий коридор; во-вторых, удобнее грузить покупки.

При парковке вдоль тротуара всегда прижимаюсь к впереди или позади стоящей машине. Двор или карман для меня всегда лучше проезжей части. А стоянка в двух кварталах хороша не только свободным местом, но и поводом размять ноги.

И главное – всегда оглядываюсь вокруг, чтобы случайно не встать напротив выезда, слишком плотно к стене, не загородить тропинку, проход к подъезду и так далее. Однажды, давно, мне оторвали зеркало... Здорово помогает быть культурным. Лучше всяких призывов.

P.S. Вспомнил, первая фраза – из Рекса Стаута. Культурные люди должны знать. *Еще о парковках – на с. 194.*

Антон Чуйкин,
главный редактор

СОДЕРЖАНИЕ № 03, 2014

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

ОТЛОЖЕННЫЙ СПРОС

Ничего ведь не случилось. Не было экономических катаклизмов, обошлось без природных и техногенных катастроф – наоборот, официально в России росли доходы населения, и при этом автомобильный рынок... медленно сползал вниз! За ним печально наблюдал **Игорь Моржаретто**.



Самые популярные в РФ легковые автомобили по классам*

СУБКОМПАКТЫ

1. «Дэу-Матиз»	16 092
2. «Киа-Пиканто»	4207
3. «Шевроле-Спарк»	3080
4. «Лифан-Смайли»	2297
5. «Пежо-107»	997

МАЛЫЙ КЛАСС

1. «Лада-Гранта»	159 130
2. «Хёндэ-Солярис»	110 958
3. «Киа-Рио»	90 460
4. «Фольксваген-Поло»	79 176
5. «Лада-Калина»	40 104

КОМПАКТ-КЛАСС

1. «Форд-Фокус»	68 559
2. «Шевроле-Круз»	56 736
3. «Шкода-Октавия»	47 648
4. «Опель-Астра»	43 704
5. «Киа-Сид»	35 332

СРЕДНИЙ КЛАСС

1. «Мазда-6»	11 411
2. «Фольксваген-Пассат»	8909
3. БМВ 3-й серии	8781
4. «Форд-Мондео»	7790
5. «Мерседес-Бенц С»	7053

БИЗНЕС-КЛАСС

1. «Тойота-Кэмри»	33 857
2. «Мерседес-Бенц Е»	9821
3. БМВ 5-й серии	8575
4. «Ниссан-Теана»	5843
5. «Ауди-А6»	5137

** По данным «АСМ-холдинга». Данные отличаются от данных АЕБ из-за иной методики расчета.*

Итогов каждого месяца аналитики ждали со скрытой надеждой: а вдруг прежние цифры, говорящие о стагнации на рынке, были случайными? Вдруг покупатель одумается и пойдет широкими колоннами в дилерские центры? Ведь для него, желанного, – огромный выбор моделей, подарки и скидки, выгодные кредиты, включая льготные от государства. Но от месяца к месяцу рынок потихоньку проседал: минус один процент, два, четыре... Лишь в декабре покупатели вдруг проснулись и продажи впервые за прошлый год выросли – аж на 4%! Правда, говорят, что на самом деле люди испугались возможного роста цен в 2014 году за счет введения утилизационного сбора для всех без исключения автомобилей. Да и госпрограмма льготного кредитования заканчивалась аккурат под Новый год. Но этот всплеск не спас общую ситуацию: за год сбыт просел на 5,5%.

В 2013 году в России продано 2,78 млн легковых и легких коммерческих автомобилей – таковы данные Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ). Причем только в декабре к покупателям ушло 264,2 тыс. машин – почти 10% годовых продаж. Не аукнулся бы такой неожиданный рост заметным падением интереса в зимние месяцы 2014-го...

ПРИ СВОИХ

Хотя у каждой компании в прошлом году ситуация складывалась по-своему, расстановка сил, по сути, не изменилась. В первой десятке одни и те же лица; разве что некоторые бренды поменялись местами. В 2012 году абсолютным лидером среди иностранных марок был «Шевроле», а в 2013-м он скатился со второго места сразу на пятое (минус 15%). Причина – снижение спроса на основные бестселлеры: «Ниву» (минус 10%) и «Круз»



КРОССОВЕРЫ/ВСЕДОРОЖНИКИ МАЛЫЕ

1. «Рено-Дастер»	82 775
2. «Шевроле-Нива»	53 430
3. «Лада 4×4»	51 216
4. «Тойота-RAV4»	39 832
5. «Ниссан-Кашкай»	37 234

КРОССОВЕРЫ/ВСЕДОРОЖНИКИ СРЕДНИЕ

1. «Ниссан Х-Трейл»	26 800
2. «Мицубиси-Аутлендер»	25 831
3. «Грейт Уолл-Ховер»	19 530
4. «УАЗ-Патриот»	19 081
5. «СанЙонг-Кайрон»	12 071

КРОССОВЕРЫ/ВСЕДОРОЖНИКИ БОЛЬШИЕ

1. «Тойота-Ленд Крузер Прадо»	18 020
2. «Тойота-Ленд Крузер 200»	13 434
3. «Фольксваген Туарег»	9440
4. «Тойота-Хайлендер»	7641
5. «Мерседес-Бенц GL»	6743

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в РФ в 2013 году (по данным АЕБ)

Марки	2013	2012	Динамика, %
«Лада»	456 309	537 625	– 15
«Рено»*	210 099	189 852	11
«Киа»	198 018	187 330	6
«Хёндэ»*	181 153	174 286	4
«Шевроле»*	174 649	205 042	– 15
«Фольксваген»	156 247	164 702	– 5
«Тойота»*	154 812	153 047	1
«Ниссан»*	146 319	153 747	– 5
«Форд»*	106 734	130 809	– 18
«Шкода»	87 456	99 062	– 12
ГАЗ (комм. авт.)	82 395	90 247	– 9
«Опель»	81 421	81 242	0
«Мицубиси»	78 747	74 294	6
«Дэу»	60 829	88 232	– 31
УАЗ*	51 624	60 648	– 15
«Мерседес-Бенц»	44 376	37 436	19
«Мазда»	43 179	44 443	– 3
БМВ	42 071	37 515	12
«Ауди»	36 150	33 512	8
«СанЙонг»	34 055	31 198	9
«Пежо»*	33 862	44 420	– 24
«Ситроен»*	28 961	32 858	– 12
«Сузуки»	27 724	32 684	– 15
«Лифан»	27 467	20 544	34
«Джили»	27 263	17 566	55
«Хонда»	25 741	21 512	20
«Ленд-Ровер»	21 030	19 043	10
«Грейт Уолл»	19 954	14 373	39
«Чери»	19 855	19 127	4
«Субару»	16 831	14 296	18
«Фольксваген» (комм. авт.)	15 915	16 161	– 2
«Лексус»	15 768	15 653	1
«Вольво»	15 017	20 364	– 26
«Инфинити»	8677	9209	– 6
«Фиат»	8001	8623	– 7
«Джип»	5250	4704	12
«Мерседес-Бенц» (комм. авт.)	5247	3974	32
FAW*	4838	560	764
«Порше»	3790	3613	5
«Сеат»	3375	2500	35
ЗАЗ	3260	9964	– 67
«Мини»	2800	2629	7
«Богдан»	2055	7512	– 73
«Ягуар»	1710	1506	14
«Кадиллак»	1513	2024	– 25
BAW*	1494	1845	– 19
«Вортекс»	1005	5953	– 83
«Иж»	698	2465	– 72
«Хайма»	401	591	– 32
ТагАЗ*	371	1331	– 72
«Исудзу»*	213	175	22
«Смарт»	193	31	523
«Додж»	192	206	– 7
«Крайслер»	159	194	– 18
BYD	106	2630	– 96
«Лаксджин»	62	–	–
«Фотон»	6	141	– 96
ВИС**	–	3539	–
Всего	**2 777 447**	**2 938 789**	**– 5**

**С учётом коммерческих автомобилей. **С января 2013 года учитываются вместе с маркой «Лада».*

(минус 14%). На бюджетный «Кобальт» установили вовсе не бюджетную цену, отчего судьба модели с самого начала не задалась. Только после того, как ценник переписали, продажи пошли: за год в РФ купили 17,5 тыс. таких седанов. Очень мало.

«Рено», триумфатор минувшего года, побил рекорд среди иностранных брендов: продано 210,1 тыс. автомобилей (плюс 11%). Причина успеха ясна:





СПОРТКАРЫ

1. «Хёндэ-Велостер»	534
2. «Порше-911»	128
3. «Порше-Бокстер»	124
4. «Мерседес-Бенц SLK»	113
5. «Ниссан GT-R»	92

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

1. «Мицубиси i-MiEV»	86
2. «Лада-Эллада»	8
3. «Тесла-Модель S»	8
4. «Рено-Твизи»	3

мощный локомотив продаж – кроссовер «Дастер». Думаю, сколько бы ни выпустил московский завод этих машин, всё продадут! А вот у бюджетной парочки «Логан»/«Сандеро» дела похуже: продажи упали на 13 и 10% соответственно. Да, объемы выпуска этих моделей сознательно снижали в пользу «Дастера», но и покупатели затаились, ожидая новое поколение моделей, которое обещали запустить в Тольятти еще осенью… Увы, пока не запустили.

Ниже в первой десятке неразлучная парочка «Хёндэ»/«Киа», которая поднялась на две ступеньки вверх. А еще «Тойота», даже не имея козырей в виде бюджетных моделей, обогнала-таки «Ниссан».

Еще одна интересная тенденция – рост продаж китайских брендов. Причем рост феноменальный: плюс 161% у «Чери», плюс 190% у «Джили», плюс 112% – «Грейт Уолл»… Причем если раньше говорили о некой «низкой базе», то теперь ведущие китайские компании продают по 15–20 тыс. автомобилей в год и делают оптимистические прогнозы на завтра, открывая новые сборочные производства.

А что же бессменный лидер нашего рынка АВТОВАЗ? Он хоть и продал больше всех – 456,3 тыс. машин, но это на целых 15% меньше, чем в 2012 году. Кстати, тогда он тоже потерял 7% покупателей. Доля главной российской компании на рынке сократилась с 18,3 до 16,4%. Можно, конечно же, привести объективные причины: в прошлом году вывели на рынок второе поколение «Калины» и модернизированную «Приору», сняли с производства «Самару»; не удовлетворен пока спрос на «Ларгус», некоторые комплектации «Гранты»… Это всё так. Но, похоже, ситуация гораздо сложнее, причины падения куда глубже и серьезнее. И тут дело касается не только Волжского автозавода, а вообще бюджетных автомобилей как класса. И класса покупателей этой продукции.

КТО ТЫ, ЧЕЛОВЕК С РУБЛЕМ?

Если проанализировать структуру рынка, открываются удивительные вещи! Во-первых, стабильно растут продажи дорогих автомобилей, в первую очередь – премиум-класса. Конечно же, руководители ведущих компаний в последние годы ведут агрессивную кампанию за молодого потребителя, предлагая авто премиальных марок по цене хорошо упакованного гольф-класса. В продаже появились «ауди», БМВ и «мерседесы» по цене около миллиона рублей. Растут и корпоративные продажи дорогих машин.

Во-вторых, средняя цена покупки за год выросла, достигнув 900 тыс. рублей. А в-третьих (и в-главных!), если рынок и просел, то в первую очередь за счет бюджетных автомобилей. То есть тех, которые давали в прежние годы основной прирост. А теперь? «Калина» – минус 43%, «Фокус» – минус 27%, «Нексия» – минус 47%... С рынка, похоже, уходит самый массовый покупатель, и это очень тревожно.

В прошлом году, по официальным данным, средняя зарплата в стране составляла 28,7 тыс. рублей; правда, она сильно различалась даже в пределах одного федерального округа: 57,2 тыс. рублей в Москве и 17,9 тыс. в Тамбове… При этом формально она выросла за год на 5%, но вот тарифы на услуги ЖКХ выросли на 6%, на 7,6% – цены на бензин; инфляция составила 6,5%. С учетом этого реальные доходы населения сократились за год на 5%, а в столице – на 9%. Это официально, истинные же потери куда выше. Если кто забыл, в прошлом году почти во всех регионах увеличили транспортный налог практически до максимума, во многих – отменили льготы. В столице появились платные парковки и возродилась платная же эвакуация. Штрафы за все нарушения ПДД выросли кратно.

Автомобиль, даже бюджетный, из средства передвижения для многих граждан снова превращается в роскошь! Автовладелец для наших властей, похоже, много лет считался дойной коровой. Так вот, теперь, в условиях, когда человек не слишком уверен в завтрашнем дне, в том, что сохранит работу (даже глава правительства признаёт, что страна вступила в период экономической стагнации), когда за кредит просят запредельные 15–17% годовых – до новой ли машины?! Хотелось бы в перспективе избежать сравнения с Индией, где самый низкий в мире уровень автомобилизации и миллиард потенциальных покупателей, мечта которых не машина – велосипед.

И у нас тот, кто хотел купить автомобиль, уже его купил. Дальше начинаются пессимистические прогнозы. Так, по расчетам АЕБ, в 2014 году в России продадут 2,64–2,85 млн легковых и легких коммерческих автомобилей, падение составит 1,6–3,4%. Хотя есть и приятные новости. По результатам 2013 года наш рынок занимает в Европе второе место – сразу после Германии. Порадуемся? ЗР

Самые популярные автомобили в РФ в 2013 году
(по данным АЕБ)

	Модель	2013		2012
1	«Лада-Гранта»	166 947	▲	121 151
2	«Хёндэ-Солярис»	113 991	▲	110 776
3	«Киа-Нью Рио»	89 788	▲	84 730
4	«Рено-Дастер»	83 702	▲	47 344
5	«Фольксваген-Поло»	72 565	▲	69 385
6	«Лада-Калина»	69 960	▼	119 890
7	«Форд-Фокус»	67 142	▼	92 219
8	«Лада-Приора»	57 687	▼	125 951
9	«Лада-Ларгус»	57 641	▲	14 563
10	«Шевроле-Круз»	54 367	▼	63 181

АКТУАЛЬНО

1 место в рейтинге самых мощных серийных машин с 4-цилиндровым двигателем может перейти от «Мерседес-Бенца A 45 AMG» к «Ауди-S3». В Ингольштадте готовят версию с мотором, форсированным с 300 до 375 л.с.



3,87 млрд долларов сэкономит альянс «Рено-Ниссан» за счет объединения производственных мощностей и подразделений по разработке и исследованиям. Новую систему организации внедрят в 2015 году в индийском филиале.

АВТО МЕСЯЦА

из Китая в Россию



ЗВЕЗДНЫЙ РЕСТАЙЛИНГ

Китайский «Хёндэ-Верна» примерил обновленную внешность. В России эту машину знают под именем «Солярис», так что аналогичные изменения скоро ждут и нашу версию. На предстоящий рестайлинг «Хёндэ» намекала еще в ноябре прошлого года, не уточняя конкретных сроков. Скорее всего, обновленную машину покажут на Московском международном автосалоне в августе. Дизайн модели освежили с помощью новых фар, иных очертаний бампера, противотуманок и решетки радиатора. Опознать машину 2014 модельного года сзади еще сложнее: здесь подправили только бампер и немного – фонари. Внутри ожидаются новые материалы отделки, измененные руль и центральная консоль. Техническая часть осталась без изменений. В Китае «Верну» предлагают с теми же агрегатами, что и в России, – это бензиновые атмосферные моторы объемом 1,4 и 1,6 л, 5-ступенчатая механическая коробка передач, 4-скоростной автомат. Кстати, это уже не первая модернизация «Соляриса», выпускающегося на заводе под Санкт-Петербургом с 2010 года. В конце февраля 2013-го машина обзавелась фарами с линзами в секции ближнего света и приятными мелочами вроде подсветки клавиш стеклоподъемников, указателей поворота с функцией тройного мигания, обогрева руля.



КОНКУРЕНТЫ



«Лада-Приора». Обновленная версия вышла осенью 2013 года и продержится на конвейере до конца 2015-го.



«Киа-Рио». Продается в России с 2011 года, рестайлинга еще не было.



«Рено-Логан». Второе поколение появится в продаже летом.



«Шевроле-Кобальт». Продажи седана узбекской сборки стартовали в России весной 2013 года.



«Ниссан-Алмера». Модель на платформе B0 («Рено-Логан») собирают в Тольятти с весны 2013 года.



«Фольксваген-Поло». Продается в России с 2010 года, хэтчбек для европейского рынка прошел рестайлинг в феврале, планы по обновлению седана пока неизвестны.



«Датсун-?» (название модели станет известно в марте). Автомобиль на платформе «Лада-Гранта» пойдет в серию весной.

300 000 долларов выручили на аукционе за первый экземпляр нового поколения «Форда-Мустанг». Владелец получит машину с 5-литровым двигателем V8 и сможет выбрать любую трансмиссию, комплектацию и цвет.



96,5 тыс. км до замены пройдет всесезонная шина «Мишлен-Премьер A/S». По мере износа в покрышке расширяются существующие и открываются новые канавки, что улучшает сцепные свойства. Новинку в 32 типоразмерах станут продавать в США.

ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ

Компанию кроссоверам RDX и MDX на российском рынке к концу года составит седан «Акура-TLX». Машина заменит сразу две модели – TL и TSX. Люксовая альтернатива «Хонде-Аккорд» доступна с двумя вариантами силовой установки. 2,4-литровая «четверка» агрегатируется с 8-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями, а V6 объемом 3,5 л – с 9-скоростным автоматом. Переднеприводные версии оснащены шасси с поворачивающимися на небольшой угол задними колесами, а к мощному мотору за доплату приложат полноприводную трансмиссию SH-AWD (подробнее об этой технике – на с. 34). Концепт с минимальными изменениями окажется на конвейере летом. Разве что колеса размера 265/35ZR20 перед выездом на дороги стоит сменить на что-то поскромнее.



ГОРЯЧЕЕ ПО-ЯПОНСКИ

В Детройт «Лексус» привез самую мощную модификацию новейшего купе RC. Буква *F*, добавленная к индексу, обозначает более 450 л.с. под капотом, снятых с «восьмерки» объемом 5 л. Ради экономии топлива в спокойном режиме двигатель работает по циклу Аткинсона, а на высоких оборотах переключается на цикл Отто, чтобы выдать максимальные мощность и момент. Коробка передач 8-ступенчатая. От просто «Лексуса-RC» версия F отличается оригинальным обвесом и увеличенной колеей. Ряд аэродинамических решений позаимствован у снятого с производства суперкара LFA – в частности, активный задний спойлер, автоматически выдвигающийся на скорости более 80 км/ч.





от Аткинсона до Отто

КРОССОВЕР-КУПЕ



В преддверии дебюта второго поколения большого кроссовера «Вольво-XC90», самой ожидаемой модели марки, шведы подготовили еще один концепт-кар. Вслед за августовским «Концепт Купе» появилась трехдверка «XC Купе». Задач у машины две: подготовить публику к новой дизайнерской концепции и показать возможности масштабируемой платформы. Первым серийным носителем и того и другого станет как раз XC90, вслед за которым потянутся остальные модели. Хотя и сами концепты не лишены перспектив на производство. Собирать классическое купе готов завод «Бертоне», а трехдверный кроссовер станет неплохой заменой «Вольво-C30». Разумеется, при условии привлекательного ценника.



193 вседорожника «Ленд Крузер Прадо» и 71 микроавтобус «Хайэйс» из числа проданных в России отзывает «Тойота». Причина – возможные трещины в клапанных пружинах машин 2013 года выпуска.



69 млрд долларов потратили в минувшем году россияне на покупку новых машин. Половина всех продаж пришлась на иномарки, собираемые в нашей стране. Достигнутый показатель вряд ли удастся превысить в этом году.

БЕРЕГИСЬ ПОЕЗДА

В ближайшие месяцы в пять раз повысят штраф для водителей, выезжающих на железнодорожный переезд под запрещающий сигнал светофора. Это обойдется в 5000 рублей (или лишение прав на 3–6 месяцев). Штраф 3000 рублей ждет нарушителей «других правил пересечения железнодорожных путей». Например, если при запрещающем сигнале светофора и отсутствии стоп-линии водитель остановился ближе 5 метров от шлагбаума, а если его нет – ближе чем в 10 метрах от рельсов. Строгость обоснованная: за два года в авариях на переездах погибло более 150 человек, а РЖД нанесен ущерб на 74 млн рублей. Главное – чтобы наказание было неотвратимым.





НА НОВОЙ НИВЕ

На следующем поколении вседорожника «Шевроле-Нива» установят французский мотор. Соглашение об этом СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» и группа «Пежо-Ситроен» подписали в январе. Двигатели для «Нивы» будут собирать по лицензии на новом заводе AZ Powertrain (ЗАО «Завод высокоточных деталей» совместно с индийским производителем силовых установок AVTEC) в особой экономической зоне «Тольятти». Данный мотор с обозначением EC8 (1,8 л, 135 л.с.) с прошлого года года применяют на моделях «Пежо» и «Ситроен», собираемых в Китае. Новую «Ниву» представят на московском автосалоне в августе этого года, а ее продажи стартуют в 2015 году.

ВНИМАНИЕ – ДОРОГА!

В рейтинге российских федеральных трасс самыми безопасными названы трассы М7 «Волга», М8 «Холмогоры» и М9 «Балтия». Эти магистрали идут в обход крупных городов, а потому там меньше аварий с участием пешеходов. Среди худших М3 «Украина», М10 «Россия» и, на последней строчке, М5 «Урал» – из-за сильной загруженности и многочисленных ДТП с жертвами. Среди регионов самой аварийной является Московская область, где каждая пятая авария происходит по причине выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима.



5,5 тыс. читателей ЗР уже пользуются бесплатным приложением для дополненной реальности. В среднем они тратят на просмотр фото и видео 7-8 минут.



112 жителей Японии регулярно обращаются к дополненной реальности от ЗР. Видимо, японцев интересует все, что связано с современными технологиями, независимо от их местоположения и происхождения. Кстати, Страна восходящего солнца занимает третье место по посещаемости среди наших читателей. Больше только в Украине и России.



см. ниже

ПРЕМЬЕРЫ ЖЕНЕВЫ – НА СТРАНИЦАХ И ЭКРАНЕ

В начале марта, когда вы уже будете держать этот номер в руках, в Женеве откроется автосалон. Благодаря технологии дополненной реальности вы узнаете о самых интересных машинах выставки из этого же журнала. Фотографии новинок 5 марта откроет в вашем смартфоне значок дополненной реальности ЗР. Премьер, как водится, ждем немало. Среди них целая россыпь заряженных моделей от концерна «Фольксваген», «Ауди-S3 Кабриолет» и «Сеат-Леон Купра», минивэн «Мерседес-Бенц» V-класса, БМВ 4-й серии «Гран Купе». Все яркие дебюты – на смартфонах и планшетах уже за день до официального открытия автосалона.



БМВ 4-й серии «Гран Купе»

«Пежо-308 SW»



«Мерседес-Бенц» V-класса



«Сеат-Леон Купра»

СМОТРИТЕ НА СМАРТФОНАХ И ПЛАНШЕТАХ



Вы еще не пользуетесь мобильным приложением, позволяющим просматривать на мобильных девайсах дополнительные фото- и видеоматериалы? Срочно берите в руки смартфон или планшет и следуйте нашим инструкциям.









1. **Загрузите** в App Store или на Google Play бесплатное приложение **«За рулем AR».**
2. **Наведите камеру** на обложку журнала, чтобы загрузить номер.
3. **Ищите в номере страницы** со значком и также ловите их в объектив.
4. Занятные фото и видео появятся на дисплее девайса. **Смотрите – не пожалеете!**

2,5 года осталось до планового рестайлинга «Лады-Ларгус». Обновленный универсал в стиле концепта «Икс-Рей» обещают представить на Московском международном автосалоне 2016 года.



9,98 млн проданных в 2013 году машин утвердили «Тойоту» на первом месте в мировом автопроме. «Фольксваген» и «Джи-Эм» отстали, реализовав 9,73 и 9,71 млн соответственно. Пока японцы не испытывают проблем в соревновании с американцами и немцами.



ЛЮБИМЫЙ РАЗМЕР

12-цилиндровый двигатель у «S-класса» в нынешнем кузове W222 появился сначала на оспортивленной модели S 65 AMG. Но все-таки на корме истинного флагмана должен красоваться шильдик *S600*. Эта версия на сотню сил слабее (530 против 630 л.с.), но совсем немного проигрывает в динамике (4,3 с до 100 км/ч против 4,6) и разгоняется до тех же 250 км/ч. По сравнению с «шестисотым» прошлого поколения новичок стал на 21% экономичнее, но в мощности прибавил незначительно – всего 13 «лошадей». С марта «S-класс» получил несколько новых опций. Список заказного оборудования дополнили проекционным дисплеем, сенсорной панелью между сиденьями для управления мультимедийным комплексом, системой предотвращения столкновений нового поколения и обогревом ветрового стекла.

ПО КЛАССИЧЕСКИМ КАНОНАМ

В новом поколении «Порше-911» конструкторы вернули классический вид версии «Тарга». Теперь у седоков над головой не стеклянная секция, а матерчатый верх на магниевом каркасе. После нажатия на клавишу поднимается стеклянный колпак позади сидений и крыша прячется под него за 19 секунд. Наблюдать процесс можно и снаружи, поскольку на ходу изменить положение крыши все равно нельзя. Кузов почти забытого ныне типа можно приобрести исключительно в сочетании с полноприводной трансмиссией. Двигателей два – 350 и 400 л.с.



111, 222, 333 – ПРОДАНО!

Госдума готовит законопроект о продаже «красивых» номеров. Это не отклоненное ранее парламентом предложение о реализации «жестянок» за повышенную госпошлину в размере 150 000 рублей, а другое, принятое в первом чтении в декабре прошлого года. Сейчас депутаты работают над поправками. Госномера предлагают разделить на три категории. В первую попадут простые, ничем не выделяющиеся. За дополнительную плату можно будет выбирать таблички из имеющихся в отделе ГИБДД. А самые дорогие – регистрационные знаки с повторяющимися буквами или цифрами или красивыми комбинациями. Не исключено, что такие номера станут продавать через аукцион.



2 модели «Шевроле» завоевали звание «Автомобиль года – 2014» в США. В классе легковых победил «Корвет», среди вседорожников не было равных пикапу «Сильверадо».



11 150 000 – таков рублевый ценник на «Ламборгини-Уракан». Этот суперкар даже чуть дешевле, чем его предшественник «Гайярдо». При этом двигатель купе стал на 50 л.с. мощнее.

ЛЕГЕНДАРНОЕ БУДУЩЕЕ

Несмотря на отсутствие официального подтверждения, мало кто сомневается в будущем прототипа «Тойота FT-1» (FT – Future Toyota, будущая «Тойота»). В ней явно видно наследие культовой «Супры», о возрождении которой японцы поговаривают не первый год. Вдохновляли дизайнеров и другие спортивные легенды марки: 2000GT, «Селика», MR2, а также концепты FT-HS 2007 года и «Лексус LF-LC» 2012-го. Купе классической компоновки пока не более чем макет: силовой установки у него нет. В салоне фанатам высоких скоростей приглянется руль в стиле Формулы-1 и встроенная телеметрия. Если машина пойдет в производство, ее поставят на растянутую платформу «Тойоты-GT 86» и оснастят гибридной силовой установкой.

для фанатов скорости

ДЮНОЗАВРИК

Еще в 2000 году, до всемирного кроссоверного бума, «Фольксваген» показал вседорожную версию «Жука». Спустя 14 лет концерн повторил эксперимент с новым поколением ретрохэтчбека. Получилось броско и стильно. В расширенные колесные арки концепта «Битл Дюн» вписали 19-дюймовые колеса, попутно увеличив клиренс на 50 мм. Тандем 210-сильного двигателя и 6-ступенчатого робота трогать не стали, равно как и переднеприводную трансмиссию. Дополнительную помощь на бездорожье окажет электронная имитация блокировки дифференциала. На корме предусмотрено внешнее крепление для двух пар лыж. В интерьере отметим черно-белую отделку кресел с желтыми вставками в цвет кузова. Затраты по превращению «Жука» в псевдо-«проходимца» невелики, так что через пару лет машина имеет шансы встать на конвейер.





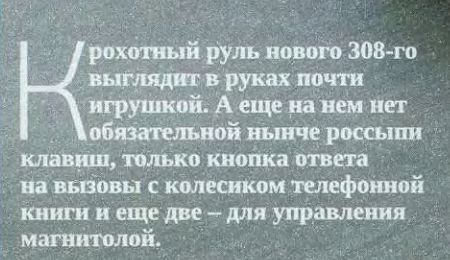
МАКСИМАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

Новый ниссановский дизайн пока примерили только кроссоверы. В легковом формате его представили в Детройте, показав машину с незатейливым названием «Спорт Седан Концепт». Скорее всего, столь броскую внешность обретет следующее поколение «Максимы», адресованной заокеанским покупателям, а мы останемся со скучноватой «Теаной». Можно предположить, каких деталей лишится концепт по пути к конвейеру. Это сенсорная панель на центральной консоли, 21-дюймовые диски, полностью стеклянная крыша, излишне сложные по форме бамперы. Техническими подробностями о прототипе японцы не балуют. Известно лишь, что под капотом установлен 3,5-литровый V6 мощностью более 300 л.с., а вариатор обзавелся спортивными настройками.

ПРЕМЬЕРЫ

Данные производителя

Модель	Peugeot 308 1.6 HDi	Peugeot 308 1.6 THP
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4253/1804/1457/2620	
Объем багажника, л	470–1309	
Снаряженная масса, кг	1090	1165
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	8,0
Максимальная скорость, км/ч	196	215
Топливо/запас топлива, л	ДТ/53	А95/53
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	3,7	5,6
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем двигателя, см³	1560	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	85/115 4000	115/156 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	270 1750	240 1400
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	Р6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размерность шин	225/45R17	



Крохотный руль нового 308-го выглядит в руках почти игрушкой. А еще на нем нет обязательной нынче россыпи клавиш, только кнопка ответа на вызовы с колесиком телефонной книги и еще две – для управления магнитолой.

Во Франции модель продается с конца прошлого года. Продается успешно, только в первый месяц автомобиль заказали более 35 тысяч клиентов. В Россию он пожалует после Московского международного автосалона. К тому времени на 308-м появятся трехцилиндровый

В складочку

Индекс тот же, машина совсем другая | **Производство** Франция | **В Западной Европе** от 18 000 евро | **В России** с сентября 2014 г. | **Автор** Владимир Соловьев

1 видео
см. с. 22



Смотрите на iPad: встречаем новинку

мотор объемом 1,2 л, расходующий всего 3,1 л бензина на 100 км, и 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия нового поколения. Пока же автомобиль комплектуется известными нам дизельными и бензиновыми двигателями объемом 1,6 л, а также 5- и 6-ступенчатой коробками, только механическими. Кстати, отсутствие автоматов – одно из тех обстоятельств, которые сдерживают продажи новинки в странах, где популярны машины с двумя педалями. Относится это и к России.

Интерес к автомобилю понятен. Он создан на новой платформе PSA, экономичен, успел получить максимально возможную оценку в крэш-тестах EuroNCAP и предлагает новаторскую концепцию организации салона – в частности, рабочего места водителя. Именно поэтому руль непривычно мал. Он не должен загораживать приборы, два циферблата

Сенсорный экран сосредоточил в себе функции управления климатом и мультимедийной системой, помощи при парковке, а также задания настроек автомобиля.

Консоль отличает практически полное отсутствие кнопок. Главный элемент на ней – ручка включения и управления громкостью стереосистемы.

Архитектура передней части салона зиждется на трех китах: изящном маленьком руле, взмывшей под стекло приборной панели и огромном сенсорном экране.



Сиденья оригинальны по форме и фактуре. Слегка приподнятая в средней части подушка в сочетании с боковыми валиками обеспечивает исключительный комфорт.

Свежестью стиля и отточенным поведением на дороге «Пежо-308» способен привлечь к себе поклонников компактного класса, разочарованных консерватизмом конкурентов.

которых раскосыми глазами глядят исподлобья под самым ветровым стеклом. Замечу попутно, что у предыдущего 308-го настроить руль и сиденье так, чтобы тебе открылась вся панорама приборов, было проблематично. А еще новый 308-й получил передние кресла с бесступенчатой регулировкой наклона спинки: чего проще – покручивай колесико сбоку от подушки.

Сиденья у «пыжа» примечательны не только формой (центральная часть подушки немного приподнята, а не заглублена, как в большинстве других автомобилей), но и многочисленными продольными строчками, идущими через подголовник, спинку, подушку и собирающими материал в складки. Они играют не только декоративную роль – по складкам дополнительно поступает воздух для вентиляции.

На автостраде в пределах разрешенных 130 км/ч к автомобилю не придраться. Руль, не теряя информативности, с набором скорости тяжелеет. Приподнятая приборная доска позволяет, фактически не отрывая взгляда от дороги, считывать показатели. И не надо выдумывать сложных проекционных дисплеев!

Что же имеем сегодня? Стильный современный хэтчбек, чуть более компактный, чем предшественник, с хорошей управляемостью. В меру резвый, с большим багажником и широкими перспективами порадовать поклонников марки. Посмотрим, насколько образцовая подвижность на дороге в сочетании с высокой экономичностью помогут новому 308-му покорить российский рынок. ЗР


Отменная управляемость, комфорт в салоне и качество отделки.


Шумы от дорожного покрытия, уменьшено пространство для задних пассажиров.



Доступ к удобным местам второго ряда несколько осложнен шириной дверного проема. И вообще сзади в новом «Пежо-308» немного теснее, чем в старом.



Багажник увеличился в объеме на 120 л и предлагает широкие возможности трансформации.



ТОЛЬКО БЕЗ РУК

Седан «Мазда-6» с самым мощным мотором | **Производство** Япония или Россия | **От** 1 074 000 руб. | **Автор** Александр Крючков | **Фото** Александр Батыру

Во время прошлогоднего теста двухлитровая «Мазда-6» произвела очень приятное впечатление своими ездовыми способностями (ЗР, 2013, № 3). Главной претензией к ней тогда стала нехватка мощности. К счастью, в скором времени в продаже появилась модификация с 2,5-литровым мотором. Какое преимущество дадут лишние лошадиные силы (192 против 150) и ньютон-метры (256 против 210)?

Поскольку, за исключением нескольких различий в опциях, машины идентичны, не стану терять времени на осмотр и поеду собирать ездовые впечатления. Удивительное дело – поначалу с трудом замечаю разницу, уж очень схожие характеры у двигателей! У обоих ровная тяга на низких и средних оборотах и небольшой подхват ближе к 5 тысячам. После нескольких интенсивных разгонов понимаю: «два с половиной», безусловно, быстрый, но при этом не слишком эмоциональный. А все потому, что коробка передач стремится переключиться наверх при каждом удобном случае. Это объяснимо: пиковые момент и мощность здесь достижимы при более низких оборотах, чем с 2-литровым мотором.

Хотя эта флегматичность и способствует экономичности, она становится причиной дисгармонии с настройками шасси – плотной подвеской, электроусилителем, транслирующим рельеф дороги на руль, и низкопрофильными шинами, дублирующими его же на спину. Несмотря на нехватку драматизма, «два-и-пять», тем не менее, позволяет разгоняться со светофора непринужденнее, а обгонять – увереннее. Согласно нестрогим замерам динамики, при ускорениях с 60 до 100 и с 80 до 120 км/ч он стабильно выигрывает две-три секунды. Обратная сторона медали – расход топлива на одном и том же маршруте предсказуемо оказался выше: 8,5 вместо 7,6 л/100 км. Впрочем, для таких литража и мощности показатель все равно неплох.

Желаете заполучить мощную «шестерку»? Доплатите 75 000 рублей. В общем, немного, ведь ценовой разброс разных комплектаций «Мазды-6» превышает полмиллиона. Правда, придется раскошелиться на опции, так как в базовой версии «Драйв» двигатель 2,5 недоступен. И вдобавок – смириться с безальтернативностью автоматической коробки передач. К автомату, конечно, претензий минимум, но ведь модель явно создана с прицелом на активных водителей. А значит, многим из них 190-сильной версии «шестерки» на механике будет не хватать. ЗР

Mazda6 2.5

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4870×1840×1450
Колесная база, мм	2830
Колея спереди/сзади, мм	1585/1575
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная/полная масса, кг	1400/2000
Объем багажника (VDA), л	483
Разгон 0–100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	220
Топливо/запас топлива, л	А95/62
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,6/5,1/6,4

ДВИГАТЕЛЬ: Р4, 16 клапанов, 2,5 л; 141 кВт/192 л.с. при 5700 об/мин; 256 Н·м при 3250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатый автомат, передний привод.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R17, 225/45R19.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Supreme, опции.

ЦЕНА: 1 432 000 руб.

В отличие от предыдущих поколений, 2,5-литровый двигатель «шестерки» теперь четырехцилиндровый.




Больше мощности за вполне умеренную плату.


2,5 л недоступны в сочетании с ручной коробкой.

СМЕНА ПОЛЮСОВ

Новые двигатели, трансмиссии, электроника | **Место** действия Точиги, Япония | **Начало** внедрения 2013 г. | **Автор** Дмитрий Федоров

Как хорошо, что мне есть с чем сравнивать. Помню, в прошлый раз это был 2005 год, когда довелось поучаствовать в подобном мероприятии, где «Хонда» хвасталась своими последними разработками. Я тогда был впечатлен и разочарован одновременно.

Впечатлен – новейшей на тот момент «Хондой-Леджендом»: с умнейшей полноприводной трансмиссией SH-AWD, оснащенной многодисковыми муфтами на каждое заднее колесо. Благодаря им и планетарному редуктору на конце карданного вала машина могла сама докручиваться в поворот, изменяя тягу на том или ином колесе.

А разочаровал меня тогда гибридный «Сивик» – что-то мне не удалось найти взаимопонимания с ним: заряд батарей быстро заканчивался, в чистый электрорежим вывести машину не удавалось, а тормозной вариатор не шел ни в какое сравнение с тойотовской гибридной трансмиссией «Синерджи Драйв», примененной на «Приусе». Да и в целом хондовская разработка смотрелась бледнее гибрида от «Тойоты» – ведь это была не оригинальная машина, а переделанный под новые технологии обычный седан.

В общем, сразу было видно, чем больше всего любят заниматься хондовские инженеры, – сложные механические узлы, такие как SH-AWD, ваять им было явно в кайф. А вот работать на малораспространенные тогда гибридные технологии их, похоже, загоняли палкой. И вот я снова на технде «Хонды». И вижу, как поменялось все за прошедшие восемь лет. Начиная с основы основ – двигателей.

А ВЫ ЗНАЕТЕ, ЧТО

...первой «Хондой» с наддувом стал заряженный хэтчбек «Сити Турбо» 1982 года, созданный в инициативном порядке фирмой «Муген», которую основал сын Соичиро Хонда – Хиротоши? Эта городская ракета мощностью 99 л.с., снятых с 1,2-литрового двигателя, так понравилась руководству фирмы, что ее решили запустить в производство (другие фирмы не делали тогда ничего подобного). Через два года при модернизации мощность подняли еще больше – до 110 сил. Кстати, до нынешнего времени, кроме «Сити Турбо», наддувом оснащались лишь две модели фирмы – «Ледженд» с V6 конца 1980-х и «Акура-RDX» 2007 года.



Вот во что теперь верит «Хонда» – в семейство гибридных моделей. Причем у каждой бензоэлектрический привод реализован по-своему.





«Сивик Тип R» предстал в практически законченном виде. Про управляемость машины пока ничего не скажу, так как на ней дали поездить только по скоростному овалу. Но независимая задняя подвеска на заряженной версии так и не появилась – осталась известная по прошлому поколению балка.

ТРОЙНОЙ НАДДУВ

В свое время основатель фирмы Соичиро Хонда был против моторов с жидкостным охлаждением. Он считал, что это совершенно ненужный довесок к мотору: если его можно охлаждать воздухом, то зачем еще создавать дополнительную «прокладку» в виде жидкости? Это правило более-менее работало в отношении компактных малолитражек, но когда фирма стала строить большие седаны, то они провалились на рынке – как раз из-за проблем с перегревом. Расстроенный Соичиро до конца жизни не вмешивался больше в разработку машин своей фирмы.

Точно так же до самого последнего времени «Хонда» упорно обходилась без наддува в своих двигателях. Исключения были, однако их можно пересчитать по пальцам одной руки. Но когда даже БМВ, еще один адепт атмосферников, принялся стремительно переходить на турбонаддув, стало ясно: современные экологические требования не оставляют хондовской стойкости ни единого шанса.

И вот оно произошло – встречайте новое семейство двигателей «Хонда»! С турбонаддувом. На один, полтора и два литра. Причем последний предназначен для нового поколения «Сивика Тип R». Мне даже довелось на нем поездить, хотя машина пойдет на рынок только в 2015 году. И скажу сразу: по сравнению с предыдущей версией заряженного «Сивика» это как атомная бомба супротив порохового заряда.

Тяжелый и неуклюжий хэтчбек прежнего поколения с 200-сильным мотором проигрывал конкурентам еще до своего рождения.

Новая модель официально обещает 280 сил мощности, но из разговоров с инженерами стало понятно, что на самом деле в ней явно больше трехсот. И потенциал «Сивика Тип R», мощно подпираемый 400 Н·м крутящего момента, ощущается во всем диапазоне движения.

Легкость раскрутки, предел, уходящий за 8000 об/ мин, – в этом двигателе явно чувствуется хондовский характер, несмотря на применение наддува, который вдобавок позволил избавиться от провала на начальном этапе разгона. А еще – хондовцы, при том что у них уже имеются в запасе коробки передач с двумя сцеплениями (правда, предназначенные в основном для гибридов), оставили «Сивику Тип R» ручную шестиступку. И иных вариантов, к радости фанатов модели, не будет.

Что касается других наддувных моторов, то они, конечно, не так впечатляют. Но если задуматься… Вот я еду на обычном хэтчбеке «Сивик». Он адекватно разгоняется, не заставляет слишком часто обращаться к рычагу коробки… А ведь, на минутку, у него под капотом всего лишь трехцилиндровый двигатель рабочим объемом 1 литр! Правда, он выдает совсем не литровые 130 сил мощности и 200 Н·м крутящего момента (слава системе VTEC и наддуву!). Заметьте – у привычного атмосферника рабочим объемом 1,8 л, который мы привыкли видеть на «Сивике», последний показатель равен 174 Н·м.

Следующий наддувный мотор – объемом 1,5 л и уже с четырьмя нормальными цилиндрами – показался еще более обыденным. В основном из-за заунывного вариатора. Хотя, может, так и было задумано?





Однолитровый трехцилиндровый турбомотор предназначен в основном для европейских покупателей. Его мы наверняка вскоре обнаружим под капотом «Сивика». Если не нынешнего, то следующего поколения – точно.

А ВЫ ЗНАЕТЕ, ЧТО

...«Тип R» появился лишь в шестом поколении «Сивика» и не так уж давно – в 1997 году? Тогда это был автомобиль, сделанный с явным прицелом на участие в гонках: его лишили шумоизоляции, кузов усилили дополнительными растяжками, в стандартном оснащении имелся самоблокирующийся дифференциал, а также коробка передач со сближенными передаточными числами. 1,6-литровый двигатель мощностью 185 сил (получены без всякого наддува, разумеется) слыл одним из самых форсированных: с литра объема снимали 116 сил – рекордный показатель для атмосферников.



Углепластиковый монокок вскоре может стать реальностью на спортивных «хондах». Нам дали сделать круг на экспериментальном гибриде на базе CR-Z с полностью кевларовой основой (это позволило снизить вес кузова на 30%). Вопрос цены пока остается неясным – представители фирмы осторожно выспрашивали у журналистов: «А сколько вы дали бы за кевларовый CR-Z?».

Если ты из автомобиля вылезаешь без особых эмоций и тебя совсем не волнует, какого объема мотор под капотом, это показатель того, что всего хватает – и тяги, и мощности.

Тем более что подопытным мулом для 1,5-литрового двигателя служил какой-то усредненный компактный седан без всяких эмблем и шильдиков. Только потом я выяснил, что это была «Акура-ILX» – нечто люксовое для американского рынка, созданное на платформе все того же «Сивика». В топ-версии эта модель сейчас оснащается 2,4-литровым мотором мощностью 204 силы. И даю руку вон того хондовского инженера на отсечение, что новый 1,5-литровый мотор ничем не хуже – в его активе те же 200 сил мощности, а крутящий момент (260 Н·м) превосходит показатель атмосферника на 28 Н·м.

В общем, разочарования новые двигатели не принесли, скорее, наоборот. Вдобавок они экономичнее предшественников на 15–20%. Совсем не мало, при том что общие характеристики двигателей стали не хуже, а даже лучше.

ВАМ КАКУЮ?

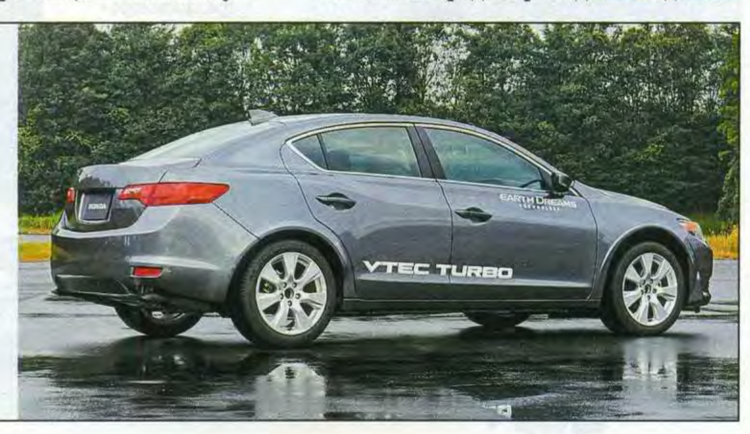
Увидев знакомую аббревиатуру SH-AWD на большом седане «Акура-RLX», который заменяет полюбившуюся мне давно «Хонду-Ледженд» (она же «Акура-RL»), я был обескуражен вопросом: «Вам какую – полноприводную или полноуправляемую?».

Оказывается, «Хонда» возродила давнюю идею, которой японские фирмы баловались еще в 1980-е годы. Суть в следующем. В направляющие рычаги задней подвески встроены электромоторы, которые могут поворачивать колеса на 2 градуса в каждом направлении. Например, при торможении колёса сводятся, обеспечивая бóльшую стабильность, при обгоне следуют в том же направлении, что и передние, ну и так далее. Но как эта система сочетается с полным приводом? Ответ прост: никак.

В базовой версии RLX является обычным переднеприводным седаном.



Полуторалитровый двигатель с наддувом направлен больше на американских покупателей компактного класса вроде показанной здесь «Акуры-ILX». Им трудно принять литровый движок после моторов объемом 2 л и более. А вот 1,5 л – в самый раз.



Очередное поколение «Джаза» получило гибридную версию с существенно улучшенной техникой. Так, 1,5-литровый бензиновый двигатель мощностью 133 л.с. пришел на смену прежнему, 1,3-литровому 87-сильному. Блок батарей теперь литиево-ионный, взамен прежнего никель-металлогидридного. В трансмиссии семиступенчатый робот пришел на смену вариатору.





Единственное, что отмечу, – имея в носу увесистый 3,5-литровый V6, он ползет наружу меньше, чем ожидаешь от автомобиля его класса.

А вот полный привод – это уже совсем другая песня. И теперь она исполняется на электромузыкальных инструментах. Полноприводная «Акура» – это гибрид. В ней больше нет ни карданного вала, передающего момент к задним колесам, ни электромагнитных муфт. И вообще, предыдущая система теперь считается слишком сложной и дорогой. Отныне ее заменила пара электромоторов, вращающих задние колеса, способных, тем не менее, как и раньше, менять вектор тяги, вкручивая автомобиль в поворот. Я попробовал – на первый взгляд, у электрики все получается не хуже, чем у механической трансмиссии «Ледженда». Явно чувствуется, как изменившийся момент на том или ином колесе подталкивает заднюю часть машины.

СЧИТАЕМ СТУПЕНИ

Кстати, трансмиссия у гибридного RLX – семиступенчатый робот с двумя сцеплениями и встроенным электромотором.

Как я уже говорил, его активно продвигают для гибридных версий, в то время как обычные машины довольствуются традиционными вариаторами и автоматами.

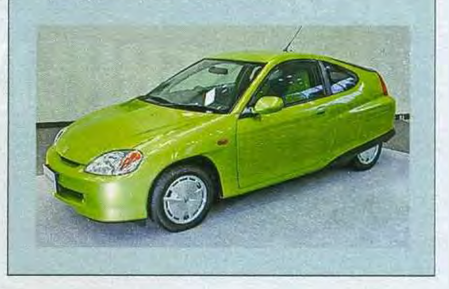
Этот же тип семиступенчатой преселективной коробки я обнаружил в гибридном хэтчбеке «Фит» (так в Японии, США и некоторых других странах именуется знакомый нам «Джаз») нового поколения, где он заменил отправленный в отставку вариатор. За счет данной смены улучшили экономичность (благодаря более быстрому приспособлению трансмиссии к изменению режима езды) и повысили драйверские амбиции машины. Кстати, новый «Джаз» вполне может добраться и до России – ближе к концу этого года. С небольшой оговоркой: если импортеру удастся удержать цену в приемлемых рамках. Ведь «Джаз»

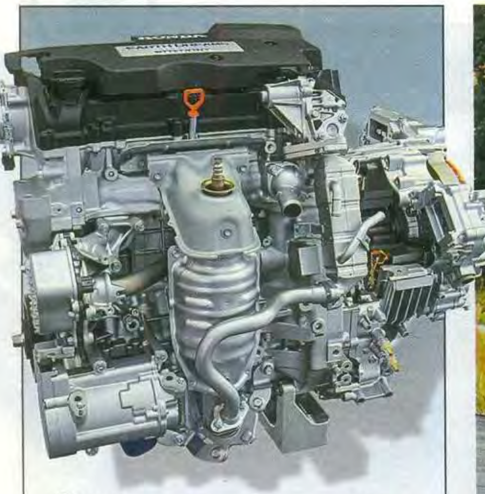


«Акура-RLX», новый флагман фирмы, позволяет выбирать между более дешевой полноуправляемой бензиновой версией и гибридной топ-моделью с полным приводом.

А ВЫ ЗНАЕТЕ, ЧТО

...первый хондовский гибрид «Инсайт» 1999 года поступил в продажу на американском рынке на семь месяцев раньше «Тойоты-Приус»? Гибридная трансмиссия «Инсайта» была едва не примитивной по сравнению с техникой конкурента: между литровым двигателем и обычной механической коробкой передач просто встроили электромотор, вступавший в работу по необходимости, а также служивший стартером. Само собой, чисто электрического режима езды при такой схеме не существовало. Для максимального облегчения конструкции кузов и большинство прочих элементов «Инсайта» выполнили из алюминия, а мест предусмотрели только два.





Вот так выглядит блок двигатель-трансмиссия системы i-MMD, уже применяемой на гибридном «Аккорде». К 2-литровому мотору, работающему по циклу Аткинсона, здесь пристыкован блок с двумя электромоторами, которые, по утверждению разработчиков, полностью заменяют привычный вариатор.

Этот с виду обычный «Аккорд» не имеет прямой связи между рулем и колесами. Явный признак того, что следующее поколение модели получит управление «по проводам».

и раньше был недешев. Гибридной версии мы точно не увидим, как и семиступенчатого робота; чисто бензиновые версии по-прежнему будут оснащать либо вариатором, либо шестискоростной механикой.

К слову, разнообразию гибридных трансмиссий «Хонды» теперь нет предела – сразу видно, на что брошены основные силы конструкторов. Например, я с удивлением узнал, что в гибридном «Аккорде» последнего поколения привычной трансмиссии нет вообще. Серьезно. Ни вариатора, ни планетарных передач – ничего. Есть только набор из четырех фиксированных зубчатых передач между бензиновым 2-литровым двигателем системы Аткинсона, двумя электромоторами и передними колесами. Управление тягой осуществляется выбором наиболее оптимального в тех или иных обстоятельствах режима – бензинового, электрического или смешанного.

В гибридном «Аккорде» последнего поколения привычной трансмиссии нет вообще.

Причем лишь один электромотор работает на вращение колес, а второй используется в основном как генератор. На деле это выражается в том, что автомобиль заметно дольше, чем обычный гибрид, использует чистую электротягу. Если разгоняться плавно, то бензиновый мотор вступит в игру где-то на 110 км/ч. До этого «Аккорд» будет использовать постоянный максимальный крутящий момент электромотора, которого хватает для уверенного разгона.

«Хонда» декларирует, что отсутствие привычной трансмиссии уменьшает трение (на 46–80%, в зависимости от ситуации) в силовой передаче. А средний расход топлива по сравнению с бензиновой версией «Аккорда» меньше на целых 70%! И это не эксперимент, а вполне серийная модель!

Напоследок, устав от гибридных откровений, я подошел к вроде бы обычному «Аккорду».

– Здравствуйте! – приветствовал меня сидевший в машине инженер. – Я рад, что вы готовы познакомиться с первым в мире восьмиступенчатым роботом с двумя сцеплениями. Обратите внимание: в нем применена еще одна новинка – гидротрансформатор между двигателем и коробкой передач, который сглаживает рывки, характерные для работы роботизированной трансмиссии на малых скоростях.

Боже, похоже, запас новых идей у «Хонды» не иссякнет никогда! ЗР



Восьмиступенчатая роботизированная коробка с двумя сцеплениями и гидротрансформатором предназначена для традиционных бензиновых моделей размера «Аккорда». Моделям более низких классов она пока не достанется – им предназначен вариатор.



Городские микроэлектромобили в будущем могут получить электронного поводыря – машина видеокамерой считывает номер нужного автомобиля и просто садится ему на хвост. Дальше, удерживая дистанцию с помощью радара, она полностью повторяет действия «вожака» – руль и педали можно отпустить.

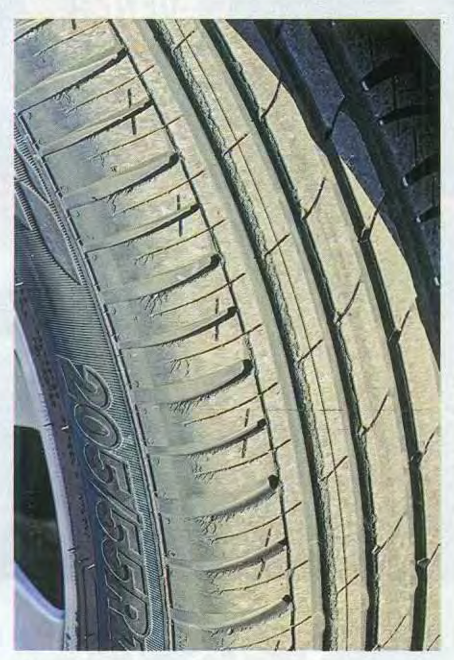
ТЯНИТОЛКАЙ

Спортивные шины для повседневной езды | **Производство** Россия | **В продаже** с января 2014 г. | **Цена** 3291 руб. (205/55R16) | **Автор** Максим Гомянин



Краем глаза улавливаю выведенную краской на заборе надпись: «Фернандо». Ну конечно! Алонсо здесь, на трассе «Каталунья-Монтмело» близ Барселоны, – это идол, которому поклоняется вся Испания. Я, может, сотню раз видел по телевизору, как он проходит связку 14-го и 15-го поворотов, а потом начинает разгон в 16-м перед финишной прямой. И все равно мой «Ауди-А4» пляшет безумные танцы на жестких поребриках, когда пытаюсь нащупать верную траекторию. Абсолютно гражданской «четверке» тяжело: нагрузки на трассе Формулы-1 велики. Впрочем, как и шинам, которые, несмотря на слово «Спорт» в названии, не предназначены для трека. Сделанную в России новинку уже можно купить в девяти наиболее популярных размерах: от 195/55R15 до 225/55R16. В 2015 году линейку расширят до 17 и 18 дюймов. Третье поколение модели «Кордиант-Спорт» идет на смену «Спорту 2». Впрочем, последнее еще некоторое время будут выпускать, благо спрос есть.

Асимметричный рисунок протектора привычен, но в конструкции применили ряд свежих технологий. Резиновая смесь Smart-Mix подобна Тянитолкаю. Она создана на основе комбинации двух каучуков: первый отвечает за сцепление, второй снижает нагрев. Плечевые ребра стали жестче (технология Dry-Cor), и это снизило деформацию покрышки в поворотах, что улучшило реакции на коррекцию рулем и курсовую устойчивость.



Состояние протектора после езды по гоночному треку неплохое. Основная нагрузка пришлась на крупные центральные ребра (они обеспечивают курсовую устойчивость, а также остроту реакций при работе рулем), их края сточились. Серьезных дефектов, таких как отслоение протектора и грыжи, нет.

Остудив автомобиль, я приехал в боксы, над которыми витал запах паленого сцепления. Несколько машин не перенесли испанского автодрома. А вот состояние шин оказалось на удивление приличным, хотя им и досталось.

Дороги испанского побережья гораздо миролюбивее. Заехав в город Эмпуриабрава, мы постоянно вертели головой, любуясь каналами-улицами (их общая протяженность 24 км). В этот момент факт, что тормозной путь «Спорта 3» на 1,35 м меньше, чем у «Спорта 2», почему-то вселял нордическое спокойствие.

Новинка выдержала испытания в непривычных для нее условиях гоночного трека, не возникло претензий и на дороге. Более точную оценку дадут наши тесты, я же поставлю «Спорт 3» в середину между бюджетной резиной и продукцией дорогих премиум-брендов. И отмечу российские технологии, которые позволят шине не пропасть в естественной для рынка конкурентной среде. ЗР

ДЕЛАЙТЕ ВАШИ СТАВКИ

Кидаемся в распростертые объятия обновленного «Опеля-Мерива» | **Производство** Россия | **От** 631 000 руб. | **В продаже** с февраля 2014 г. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автора и «Опель»

Одним из старейших игорных заведений Германии считается казино «Висбаден» на площади Курхаусплац. Именно здесь в 1863-м Федор Михайлович Достоевский проиграл все свое состояние (эти события подтолкнули его к написанию романа «Игрок»), и здесь же 151 год спустя «Опель» проводит презентацию обновленной «Меривы».

Символично? Ничуть – понятия «минивэн» и «азарт» в сознании большинства бесконечно далеки друг от друга. Однако на фоне конкурентов экстерьер «Опеля» действительно смел – благодаря распахивающимся навстречу движению задним дверям и необычной, волнообразной оконной линии. Эти оригинальные особенности, объединенные в понятие «флекс дорс» (FlexDoors), появились еще в 2010-м. И все же на пятом году жизни «Мериве» понадобилась свежая кровь.

Ее вливание провели по классическому сценарию: изменили передний бампер и укрупнили решетку, заполнили диодами фары и фонари, замысловатую поясную линию отделали хромом и увеличили до 17 дюймов минимальный размер «литья», заодно добавив в цветовую гамму два новых колера – желтый и изумрудный. Но все интерьерные переделки свелись лишь к появлению в богатых версиях монитора системы «Интеллайлинк» (IntelliLink), объединившей навигацию

Данные производителя

Модель	Opel Meriva	
	1.4 Turbo	1.6 CDTI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4300/1812/1615/2644	
колея спереди/сзади	1488/1509	
Снаряженная/полная масса, кг	1486/1995	1518/2040
Объем багажника (VDA), л	400–1500	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1	9,9
Максимальная скорость, км/ч	193	197
Топливо/запас топлива, л	А95/54	ДТ/54
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,2	4,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1364	1598
Степень сжатия	9,5	16
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 4900–6000	100/136 3500–4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1850–4900	320 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	М6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/полузависимая	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/45R17	



Скромная ширина салона не позволит комфортно усесться втроем.




1 видео см. с. 22


Дизайн и эргономика остались прежними. Все изменения прошиты в начинку мультимедийной системы IntelliLink.

и продвинутый музыкальный центр (USB/AUX/«блютус»), дружащий со смартфонами. А еще проблема в том, что 7-дюймовый дисплей лишен сенсорного управления – приходится манипулировать миллиардом мелких клавиш.

Если не придираться к таким деталям, эргономика интерьера в доработках и не нуждалась. Благодаря фирменной придумке «флекс рейл» (FlexRail) – скользящему по направляющим между сиденьями трехэтажному боксу-подлокотнику – с организацией рабочего пространства и размещением личных вещей проблем не было и нет. К тому же немцы не так давно укоротили «гибкие рельсы», чтобы те не мешали среднему пассажиру на заднем диване. Отлично! Но третий во втором ряду «Меривы» – лишний при любых обстоятельствах.

Завожу топовый 1,4-литровый турбомотор и выруливаю с площади в надежде насладиться прелестями местных дорог. И ведь поначалу удается! Благодаря крепко сбитому шасси и удачно настроенному рулевому управлению «Мерива» уверенно держит прямую вплоть до паспортных 200 км/ч, а уровень шумов не выходит за допустимые рамки. Но стоит покинуть автобан и устремиться на техничные медленные серпантины, как мощности придушенной нормами Евро-6 140-сильной «четверки» начисто перестает хватать. Настроенный на экономию автомат путается в своих шести передачах, да и борткомпьютер расстраивает очень уж неприличными цифрами: 11-12 литров!

Я знаю это хотя бы потому, что обратный путь преодолел на механической 136-сильной «Мериве» с новым мотором 1,6 CDTI, призванным заменить в Европе два прежних дизеля – объемами 1,3 и 1,7 литра. И хочу сказать, что этот вариант понравился мне куда больше! Несмотря на меньшую мощность, машина оказалась быстрее, экономичнее (7-8 литров на сотню в тех же режимах) и, самое удивительное, тише бензиновой. Идеальную картину портила лишь чрезмерно вибрирующая левая педаль. В приподнятом настроении вернувшись на площадь перед казино, я тут же спросил:

– Будет ли такая «Мерива» в России?

– Дизель мы обязательно привезем: 1,7-литровый, из прежней линейки. Но основную ставку делаем на бензиновые моторы. Ваши покупатели пока сами ставят на них же. Так что будущее 1,6 CDTI в России – в ваших руках! ЗР



С этого ракурса обновленную машину выдадут новые фонари и хромированная окантовка подоконной линии.

ДВЕРИ НАРАСПАШКУ

О плюсах и минусах распашных дверей можно спорить горячо и долго. Однако к подобной концепции в наши дни прибегают производители автомобилей разного назначения и цены. У каждого из них своя правда: отдать дань традициям, выделиться из серой массы или действительно постараться сделать машину удобнее. Но чаще – всё сразу. Давайте вспомним наиболее ярких представителей концепции последних лет:


«Роллс-Ройс Фантом/Гоуст»


«Мазда RX-8»


«Мини-Клабмен»


«Хонда-Элемент»


«Тойота-FJ Крузер»


Едва ли не самая яркая звезда в скучноватом сегменте компактвэнов.


Несмотря на все пространственные игры, ненамного практичнее обычного хэтчбека.



ВПЕРЕДИ БОЛЬШОГО БРАТА

Подключаемый полный привод типа «парт-тайм» и трансформируемый салон в новом «Соболе 4×4» ГАЗ-22177-345 | **Производство** ГАЗ, Нижний Новгород | **От** 770 000 руб. | **В продаже** с ноября 2013 г. | **Автор** Максим Сергеев

Полноприводному «Соболю», как и большинству других серьезных вседорожников, в городе тесновато. Хочется на простор – туда, где нет асфальта. Формально «Баргузин» (неофициальное название «Соболя» с низкой крышей) – легковой автомобиль. Полная масса 3005 кг, грузоподъемность 540 кг. Длина на уровне седанов бизнес-класса (4800 мм) дает шанс на парковку в ряду легковушек. Но вот ширина вместе с зеркалами уже 2380 мм – больше, чем у любого лимузина. Хотя для тех, кто внутри, это благо: есть где разойтись.

Двигатель «Камминс-ISF» объемом 2,8 л и мощностью 120 л.с. уверенно тянет с 1200 об/мин, но резвостью не отличается – разгон до 100 км/ч занимает около полуминуты. Зато хорошо переваривает отечественную солярку.

Рулевое управление не блещет прозрачностью, на скоростях выше 90 км/ч приходится подруливать. Дает знать о себе зависимая передняя подвеска. Цепкие тормоза с АБС последнего поколения отлично держат тяжелую машину. Тормозил на льду с 60 км/ч – не сошла с курса ни на градус.

Из-за высокого центра тяжести и особенностей передней подвески «Соболь» не любит резких движений и прививает философский взгляд

ГАЗ-22177-345 «Соболь 4×4»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4810×2380×2285
Колесная база, мм	2760
Дорожный просвет, мм	205
Радиус разворота, м	6
Снаряженная/полная масса, кг	2465/3005
Грузоподъемность, кг	540
Максимальная скорость, км/ч	120
Расход топлива при 80 км/ч, л/100 км	10,8
Объем топливного бака, л	70

ДВИГАТЕЛЬ: Cummins ISF, дизельный, с тубонаддувом, 2,8 л, 88 кВт/120 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: подключаемый полный привод – передний мост, понижающая передача, механическая жесткая блокировка заднего дифференциала с электрическим приводом – ELocker Eaton; М5.



на окружающее. Но есть одна черта, за которую прощаешь многое. Это высокая посадка. В пробках взгляд скользит поверх крыш не только легковушек, но и полноразмерных вседорожников типа «Шевроле-Тахо», рождая чувство превосходства. Видя мертвое зарево красных стопарей до горизонта, спокойнее относишься к городской суете.

ПО ОБЕ СТОРОНЫ КЮВЕТА

Дальние перегоны не самая сильная сторона «Соболя 4×4»: заявленная максималка всего 120 км/ч. Причем некомфортно ехать уже быстрее 110 и растет расход топлива.

Однако всё меняется, когда кончается асфальт. Вот здесь и раскрываются таланты нижегородского вседорожника. Да-да, я не оговорился, «Соболь 4×4» – это именно вседорожник. По своим геометрическим данным он ни в чем не уступает, скажем, прославленным ульяновским машинам, а по комфорту и вместимости явно превосходит их.

Неразрезные мосты на рессорах, иной тип полного привода: «парт-тайм» с подключением передних колес вместо прежнего «фулл-тайма» с постоянной подачей крутящего момента, двухступенчатая раздатка, мощные карданные валы со ШРУСами вместо крестовин да еще штатная электроблокировка заднего дифференциала «Е-Локер» (ELocker) американского производителя «Итон» – отменный набор для серьезного бездорожья. То, что не было востребовано на асфальте и доставляло определенные неудобства, за его пределами стало благом и очевидным преимуществом.

На грузопассажирской версии «Соболя 4×4» я проехал более 4000 км

Два кресла спереди – удобно. В салон попадаешь, не выходя на улицу.



Как и в любом вэне, в «Соболе» немало емкостей для мелочовки.



Автомобиль снабжен независимым обогревателем «Вебасто».

Запасной выход наверняка понадобится, если провалишься в болото.





Я слишком самонадеян и беспечен: думал, с этим полным приводом мне позволено всё. Ан нет, через 10 метров сяду на мосты.

НЕ ЗАБУДЬТЕ ЛОПАТУ

30 декабря 2013 года, 14:00. Москва, 15 км от Кремля, пересечение проспекта Вернадского и улицы Лобачевского. Трасса для мотокросса. Температура +3 °С, холодно и ветрено. Ради эффектного кадра, чтобы брызги во все стороны, со всего хода прыгаю в колею. Рев двигателя, разгон… Крак! Лед проламывается под левыми колесами, и «Соболь» плотно садится на мосты. Оказывается, мы ухнули в полуметровую тракторную колею. Ни блокировки, ни пониженные ряды тут не выручат. Спасательные меры в виде покрышек, кусков досок и фанеры – что мертвому припарка.

16:17. Звонок другу. Он прилетает на новеньком «Кадиллаке-SRX». Близко к нам соваться опасается. Но длинная веревка и 320 сил дают надежду на спасение. Тянем-потянем… Трень – буксир порвался, а «Соболь» даже не шелохнулся. «Кадиллак» спешно ретировался. Темнеет.

19:13. На помощь спешит 14-тонный двухосный эвакуатор «Скания». Мы в ус не дуем: этот выдернет «Соболь» словно пушинку. «Скания» аккуратно спускается по склону – и, не доехав 150 м до «Соболя», проваливается передней осью в подтаявший грунт. У нее мощнейшие лебедки, весь арсенал для спасения, но вокруг не за что зацепиться! Звоним третьему товарищу: дескать, пустяки, всего две машины дернуть, 10 минут – и готово. Теперь нас обоих должен вытащить 27-тонный четырехосный «Вольво». Ждем.

21:45. Тяжелый эвакуатор величественно сползает со склона… и в 50 м от «Скании» проваливается обеими передними осями. Немая сцена, затем нецензурные реплики. Вой лебедок, и «Сканию» подтягивают к «Вольво», но самостоятельно выбраться наверх машина не может: грунт раскис окончательно. А у нас уже праздник – наступило 31 декабря.

31 декабря 2013 года, 02:55. На подмогу товарищам торопится еще один эвакуатор «Вольво», такой же мощный, – но, едва съехав с асфальта, плотно садится на задние мосты. Картина сюрреалистическая: в 15 км от центра столицы в раскисшем распадке беспомощно торчат три профессиональных эвакуатора и полноприводный «Соболь».

13:00. Радостная весть: нам на подмогу выслали четвертый эвакуатор! Экспериментальный КамАЗ 8×8, на котором даже номеров пока нет. Специально по-быстрому сделали полис ОСАГО, чтобы он смог до нас доехать. Водитель агрегата, увидев разбросанные по полю машины, сто раз проверил грунт, прежде чем съехал с асфальта. Работал ловко и споро. К 19:00 выдернул всех, включая виновника торжества. «Соболь», кстати, потребовалось только подтолкнуть – выскочил из колеи и побежал дальше сам как ни в чем не бывало. Даже не сильно запачкался.

Совет напрашивается: к полному приводу, понижайке и блокировке прибавьте лопату – коллеги и товарищи спасибо скажут.

Операция по вызволению «Соболя» из колеи обрела из-за нашей глупости гигантские масштабы. В ней участвовало пять автомобилей, в том числе четыре профессиональных эвакуатора. Впору комедию снимать. Доставали «Соболь» больше суток – аккурат под Новый год.





Достоинство такой двери – хорошо прятаться от дождя.

по трассе ралли-рейда «Шелковый путь» – 2013, вытаскивая по пути не только застрявших братьев-журналистов на подготовленных вседорожниках, но и увязшие в пустыне боевые машины спортсменов! Даже на шоссейной резине полноприводный «Соболь» уверенно карабкается по камням и вывозит из песка.

Сейчас, зимой, по снегу и грязи, получалось не хуже, чем летом. Тащит машина здорово, куда бы я ни направил колеса. Однажды так раззадорился, что посадил ее в колее от грузовика на оба моста. Верной оказалась поговорка: «Чем больше джип, тем дальше идти за трактором».

В СПАЛЬНОМ ВАГОНЕ

Салон «Ривьера» шикарен. Вариантов его трансформации больше тридцати. Несколько движений – и получается уютное купе с креслами друг против друга. Легко сложить подушки и получить более 3,5 м³ для багажа. А можно разложить сиденья полностью и устроить широченную кровать. Два добротных кресла спереди. В салон проходишь, не выходя на улицу, – удобно.

Но чтобы снаружи забраться на переднее пассажирское сиденье, невысокому человеку приходится высоко задирать ногу на подножку. Водитель в этой ситуации хватается за руль, а вот пассажиру взяться не за что.

Эргономика водительского места хорошая, руль регулируется по высоте, всё под руками. Сиденье перемещается в широком диапазоне. Один минус – нет площадки для левой ноги, ее приходится поджимать либо оставлять на педали сцепления, на худой конец просовывать в узкий проем слева.

Есть претензии к усилию на рычаге подключения переднего моста – слишком велико. Хотя переход



«Соболь» уверенно карабкается по очень крутым склонам. Вывесить машину тяжело. Но даже если удалось, то спасает блокировка заднего дифференциала.

«Соболь 4×4» – настоящий вседорожник, а схема «парт-тайм» делает машину комфортной на асфальте. Но горячиться на бездорожье все равно не стоит.



Варианты трансформации салона. Всё меняется за считаные минуты.

на пониженную и обратно в той же раздаточной коробке дается легко.

В целом машина оставила приятное впечатление. Отличная альтернатива привычным вседорожникам, в которой получаешь комфорт настоящего вэна. Осталось только убедить автомобилистов в надежности и долговечности узлов. Хотя они в большинстве своем – от зарубежных поставщиков. Значит, можно смело сворачивать с проторенной дороги. ЗР





Mercedes-Benz Sprinter 316 NGT (LH2)

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	5926×1993×2820
Колесная база, мм	3665
Колея спереди и сзади, мм	1630
Вместимость грузового отсека, м³	10,5
Снаряженная/полная масса, кг	2530/3500
Максимальная скорость, км/ч	159
Расход топлива при 60/80 км/ч:	
на газе (метан), кг/100 км	9,0/9,8
на бензине, л/100 км	12,7/13,8

ДВИГАТЕЛЬ: I4, двухтопливный, с механическим наддувом, 1,8 л; 115 кВт/156 л.с. при 5000 об/мин; 240 Н·м при 3000–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; NGS 370, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, пружинная/зависимая, рессорная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 235/65R16C.

ГОЛУБАЯ КРОВЬ

Обновленный «Мерседес-Бенц Спринтер» на природном газе | **Производство** Германия | **В продаже** с октября 2013 г. | **От** 1 950 000 руб. | **Автор** Вячеслав Субботин

Выход на российский рынок «Спринтера», работающего и на метане, и на бензине, был ожидаем. Ведь именно сейчас в нашей стране на правительственном уровне продвигают сжатый газ, как экологически чистое и относительно дешевое топливо.

«Мерседес» не заставил себя ждать и предложил цельнометаллические фургоны с мотором, адаптированным под метан. Вариантов исполнения фургонов несколько: со средней (3665 мм) колесной базой и тремя вариантами крыши, а также длиннобазные (4325 мм) модели со средней и высокой крышами. Также можно заказать 9-местный микроавтобус низкой или средней высоты.

Если не считать яркую окраску, то внешних отличий метановая версия практически не имеет. Особо внимательные заметят едва выступающую защиту баллонов в кормовом свесе и дополнительные шильдики. Да и под капотом каких-либо глобальных доработок не видно – типовой 1,8-литровый бензиновый мотор. Разве что протянулись дополнительные металлические трубки да редуктор для газа.

Но на самом деле это не так. Компания провела большую работу по настройке двигателя, калибровке программ управления для использования газа в различных эксплуатационных условиях. Инженеры гордятся тем, что добились почти идеальной работы мотора даже при очень низких температурах. Для России это особенно актуально. Само собой, все составляющие газовой системы – от лучших производителей и, как принято в «Мерседесе», долговечны и надежны.

Для перевозчика метан выгоден. Обслуживание редкое – раз в 20 000 км. Ресурс велик. Осталось дождаться, когда построят настоящую сеть заправок.

Двигатель пускают на бензине, после чего автоматика переводит систему питания на сжатый газ. Когда он заканчивается, снова включается бензиновый режим. На всякий пожарный есть кнопка принудительного отключения подачи метана. Переход на газ и бензин и обратно происходит поцилиндрово, поэтому само переключение абсолютно не ощущается.

Под отечественные заправки предусмотрительные немцы снабдили машину (правда, под заказ) переходником. Без него шланг в европейскую горловину не вставить. Предмет довольно дорогостоящий, но придется на него разориться: на наших АГНКС дежурных переходников нет.

Газовые машины комплектуют механикой либо автоматом. Механическая коробка, понятно, дешевле, но с автоматической, как утверждает производитель, расход газа ниже на 0,5 кг/100 км. Динамика «Спринтера» практически не зависит от вида используемого топлива. И газ, и бензин одинаково ровно разгоняют фургон, не балуя водителя гоночным ускорением, но и не превращая машину в тихоходную улитку. Впрочем, для более динамичного ускорения нужно всего лишь активнее жать на газ, удерживая стрелку тахометра в диапазоне 3500–4000 об/мин.

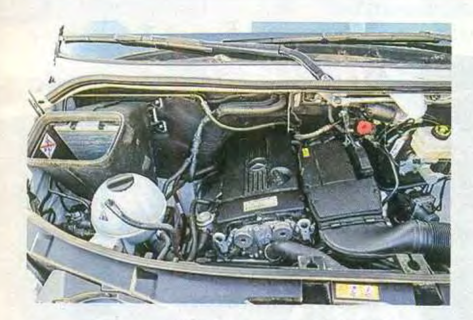
На проселке «Спринтер» тоже хорош. Опасения, что в колее он будет цеплять массивной стальной защитой баллонов, не подтвердились. Движение по раскисшему и припорошенному снегом грунту уверенное. Здесь на руку небольшие свесы.

Расход топлива у машины с механикой считали по заправкам до полного бака – на большинстве газораздаточных станций другого режима просто нет. Аппетит пустого «Спринтера» колебался в пределах от 8,0 до 8,5 кг/100 км при движении по трассе и от 9,3 до 11,7 кг/100 км в городе. Получается, что 32,2 кг метана, размещенных на борту «Мерседеса», хватит


Газовые баллоны защищены стальным листом, который практически не ухудшает проходимость.

ЗАЛОЖИТЬ ПОД ДНИЩЕ

Чем больше размещено баллонов, тем реже посещаешь заправки. Но найти удобное место для громоздких емкостей – проблема. На «Спринтере» ее решили так. В базовой комплектации у фургона 7,4-килограмовый баллон уложен вдоль левого борта, еще один, 6,5-килограммовый, находится справа, а третий, на 5,3 кг, – рядом, но ближе к продольной оси. На нашей машине разместили еще три дополнительные емкости по 4,3 кг – в заднем свесе. Снаряженная масса фургона за счет баллонов увеличилась примерно на 150 кг.


Двухтопливный силовой агрегат быстро прогревается, мало шумит и совсем не вибрирует, в отличие от дизельного мотора.


Газовый редуктор в «Мерседесе» – надежный узел. Дополнительное обслуживание не требуется, достаточно только общего ТО.

Кнопка выбора используемого топлива имеет световую индикацию.




на 370–400 км. Весьма неплохо для коммерческой машины.

Но самое приятное, что затраты на топливо при 1000-километровом пробеге примерно в два раза ниже, чем у дизеля. А это решающий аргумент для владельца любой транспортной компании. ЗР


Низкая стоимость метана. Большой суммарный запас топлива (метан + А95). Тихая работа двигателя.


Нет развитой сети АГНКС. Отсутствует запасное колесо. Увеличение стоимости на 270 000 рублей по сравнению с дизелем.

ПОСТАВЩИК ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА

Секреты сборки автомобилей «Бентли» | **Место** действия Крю, Великобритания | **Автор** Кирилл Милешкин | **Фото** «Бентли»

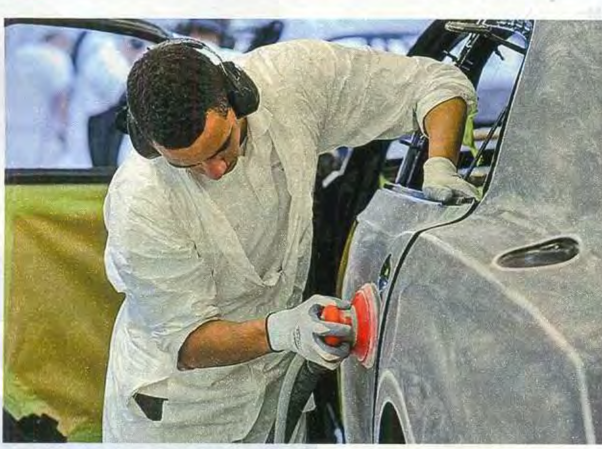
Одна из частей империи «Фольксваген» – колыбель машин высшего класса в графстве Чешир. В отличие от «Порше» и «Ламборгини», уже не стесняющихся своего родства с «народными автомобилями», здесь следят за своим имиджем тщательнее. Хотя и не забывают благодарить владельцев за вклад в развитие. В частности, подготовка к производству «Мюльсана» обошлась автогиганту в 27,5 млн евро. Делится Вольфсбург и технологиями: наполнение мультимедийного комплекса, включая навигацию, – от «фольксвагенов», разве что обертка подороже.



10 фото
см. с. 22

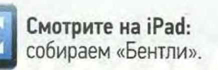
В Крю трудятся 4,5 тыс. рабочих. Немало, учитывая объемы производства: 8510 машин в 2012 году и около 10 тыс. – в 2013-м. В день выпускают 25 автомобилей семейства «Континенталь» и всего четыре «мюльсана». Процесс для них организован по-разному: первые проходят 62 сборочных поста, простаивая на каждом менее 9 минут, вторые – 32 поста и 73 минуты соответственно. Если считать все подготовительные операции, то каждый «Мюльсан» требует в среднем 400–500 часов на сборку, включая сварку кузова. Для «Континенталя» они приходят готовыми из немецкого Цвиккау.





Обилие ручного труда не исключает конвейера. Если в процессе сборки обнаруживают брак, незаконченный автомобиль покидает линию на специальном лифте. В отличие от массового производства, здесь роботами заселен лишь цех сварки и окраски кузовов. Причем британцы им не слишком доверяют: вручную измеряют зазоры между панелями и полируют промежуточный слой краски, иногда что-то дорабатывают по месту. Всё ради высочайшего качества! Даже жгуты проводки подают на конвейер подогретыми. Это дает дополнительную эластичность, а остывая, они запоминают приданную им форму и изгибы.







Тех, кто пожелает заказать для себя «Бентли» прямо на заводе, проведут в особую комнату. Главное место в роскошной обстановке занимают скромные на вид шкафы, заполненные образцами кожи, деревянных панелей и плашек с цветами кузова. За наш недолгий визит мы услышали сразу несколько историй о причудах клиентов. К примеру, одна дама, к которой представитель марки выезжал за пределы Великобритании, пожелала автомобиль в тон любимому лаку для ногтей. Расстаться с драгоценным для нее флаконом владелица не смогла, поэтому образец цвета приехал на завод на ногтях самого британца. А кто-то, так и не подобрав идеальный оттенок из более чем сотни предложенных, достал из сумки копеечный блендер нежно-голубого оттенка и попросил такой же «Бентли». Чуть менее экзотичны истории малинового («любимый цвет жены») и ярко-зеленого («отлично смотрится на фоне пустыни») «мюльсанов». Тем не менее, несмотря на роскошный выбор и неограниченные возможности (как производителя, так и заказчиков), в сборочных цехах преобладают машины черного и белого тонов.





Дерево – еще один неотъемлемый атрибут отделки высшего класса. Некоторые панели выполнены из ценных пород целиком, другие только облицованы. Перед отправкой в работу шпон выдерживают три недели в особом помещении при температуре 16 ºС. На деталь наносят пять слоев лака. Каждый последующий кладут, когда предыдущий подсох до желеобразного состояния. Говорят, это придает цвету особую глубину. Комплект накладок для одной машины готовят около пяти недель. Финальная полировка частично выполняется вручную: мастера убирают мельчайшие недочеты, выявленные после механической обработки. Панели одного салона должны быть максимально близки по оттенку, а для некоторых элементов обязательна симметрия относительно вертикальной оси. Отчасти поэтому из исходных 10 м^2 дерева в автомобиле используют только пять. В «Бентли» шутят: «Наша работа всегда выглядит натурально, иногда даже слишком». Яркий тому пример – на фото.

На вооружении «Бентли» три двигателя: 4-литровый V8 для двухдверок «Континенталь», двухнаддувная «восьмерка» объемом 6,75 л для седана «Мюльсан» и флагманский W12 для седана «Флаинг Спур» и «континенталей» в исполнении «Спид». Два последних агрегата собирают в Крю от начала и до конца. Комплектующие тщательно подбирают. Изготовленные на станке детали пусть на доли миллиметра, но отличаются друг от друга, а это оказывает существенное влияние на ресурс мотора. Каждый агрегат проходит 4-минутный холодный тест без заправки топливом и 22-минутный горячий, когда двигатель подвергают нагрузке во всех режимах. Раз в неделю один мотор гоняют восемь часов. «Восьмерки» объемом 4 л приходят с венгерского завода «Ауди», но для «Бентли» агрегаты проверяют по предоставленной британцами программе.

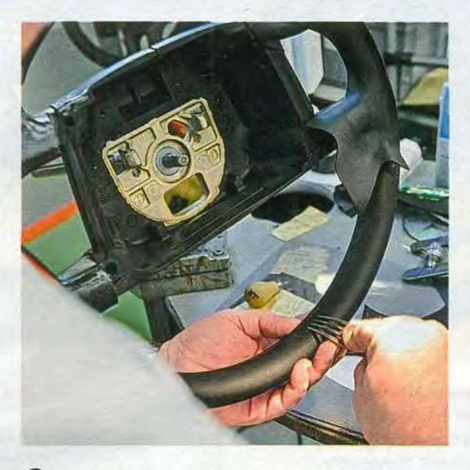




Заказчик выбирает из десятков видов кожи. Например, для «Мюльсана» их двадцать четыре. В работу идет только кожа бычков – она меньше вытягивается. Причем важно, где они паслись: на северных пастбищах меньше насекомых, повреждающих будущий материал отделки. На заводе подготовленную шкуру растягивают на столе под ярким светом. Мастер отмечает на ней дефекты: незначительные – зеленым карандашом, серьезные – оранжевым. После полотно сканирует компьютер и, исходя из расположения и количества пометок, выдает оптимальную схему раскроя. На интерьер купе «Континенталь GT» уходит одиннадцать-двенадцать шкур, на «Мюльсан» – шестнадцать-семнадцать. Тип шва тоже на выбор: прямой, крестообразный, в тон коже, контрастный или вовсе жесткий кант в ретростиле. Разумеется, за всё, кроме первого варианта, придется доплатить. Например, обшивку для купе «GT Спид» вышьют крестиком за 2705 фунтов стерлингов (примерно 150 тыс. рублей).



По умолчанию на подголовниках вышивают эмблему «Бентли». За доплату, разумеется, изобразят что угодно. Работа доверена машинке с совсем не подходящим окружающей обстановке именем «Тойота». Скорость завораживает: больше 5 тыс. стежков за 6 минут. Кстати, число перышек на крыльях логотипа марки неодинаковое: десять на левом и одиннадцать на правом.





Дух английских традиций не потерялся за высокими технологиями, и старая кладка корпусов несет на себе самый обширный в Великобритании блок солнечных батарей – 3,45 га. Очень скоро завод ждет модернизация. Через два года здесь начнут собирать первый в истории марки кроссовер, причем в числе версий – подзаряжаемый гибрид. Спрос на модель в США, Китае и России наверняка будет немалым. Но объемы выпуска соответствуют высокому статусу: около 3 тыс. машин в год. ЗР

Особое место на заводе выделено для обшивки рулевого колеса. На каждое уходит несколько часов работы мастера. Вариаций исполнения множество: одно- или двухцветная кожа, оттенок нити, подогрев, деревянные вставки. Расстояние между отверстиями контролируют, прокатывая по полоске кожи колесико шпоры. На практике это неудобно на изгибах и вовсе невозможно в узких местах около спиц, что заставляет мастеров пользоваться столовыми вилками. Показывая эту хитрость королеве, ее успокоили: «Для вашего лимузина мы использовали только серебряные».

Британцы отмечают, что звук их автомобилей полностью естественный. Никаких новомодных хитростей вроде озвучки через колонки аудиосистемы. В лаборатории продемонстрировали интересную программу. С виду обычный гоночный симулятор: руль с педалями перед компьютером и дорога на мониторе. Но звук в наушниках с секретом. Он состоит из трех слоев: шума шин, двигателя и выпуска. Каждый из этих компонентов можно убрать из общего фона или оставить только один. Специалисты настраивают их по отдельности. Да что шины! В «Мюльсане» проработали даже звук часов и компрессора подкачки пневмосистемы.

ДЕТСКАЯ ДОРОЖНАЯ

Новые требования к перевозке детей в автомобиле | **Инициатор** комитет экспертов под эгидой ООН | **Вступили** в силу летом 2013 г. | **Автор** Максим Сачков

КАК СЕЙЧАС

Производители автокресел руководствуются стандартами Европейской экономической комиссии – в частности, Правилом ЕЭК ООН № 44 (еще его обозначают ECE R44) «Единообразные предписания, касающиеся удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах». В 2009 году в Европе вступила в силу четвертая редакция документа, которая и действует в настоящее время. Соответствует ли автокресло всем требованиям стандарта, указывает маркировка ECE R44/04 на товарной бирке – это гарантия, что удерживающее устройство защитит ребенка при аварии.

В июле прошлого года узаконили стандарт «i-Сайз» (i-Size), включающий в себя три Правила ЕЭК ООН: № 129 – об автомобильных удерживающих устройствах, № 16 – о требованиях к ремням безопасности и креплениям «изофикс», № 14 – о конструкции якорных креплений и пола автомобиля. Новый стандарт не заменяет прежнего ECE R44/04 – некоторое время они будут действовать параллельно, чтобы производители безболезненно перешли на выпуск автокресел «i-Сайз». Сегодня классификация по группам прежняя и Правила дорожного движения пока опираются на ECE R44.

Отсрочку получают не только кресельные фирмы – автопроизводители тоже проектируют будущие машины с оглядкой на перспективный стандарт. Кроме того, они проводят дополнительные испытания уже вышедших в свет моделей авто на совместимость с креслами «i-Сайз» и получают соответствующие разрешения. И с этим стоит поторопиться. Ведь за соответствие перспективным требованиям независимые организации, которые проверяют автомобили по методике EuroNCAP, начисляют дополнительные очки за безопасность. А значит, выше шанс заработать заветные пять звезд.

КАК БУДЕТ

Изменения в первую очередь улучшат защиту маленьких пассажиров. Например, при аварии нагрузка на шейные позвонки у детей, развернутых против движения, в три-четыре раза ниже, чем у сидящих лицом вперед. Поэтому возрастную планку решили поднять – теперь детей до 15 месяцев обяжут возить лицом против хода. Все кресла начального уровня увеличатся в размерах и будут рассчитаны на детишек ростом до 83 см. Таким образом, если сейчас кресла младшей группы (так называемые переноски) используют обычно с рождения до года, то новые модели рассчитаны на более продолжительный период. А значит, дети подвергнутся меньшему риску.

Чтобы родители не пересаживали крупного ребенка раньше положенного возраста в кресло старшей группы, ранжировать удерживающие устройства будут не по весу малыша, а по росту – выбирайте модель, исходя из диапазона сантиметров, приведенного на этикетке. Кстати, килограммы все же останутся на маркировке – они указывают на максимальную нагрузку, которую выдерживает конструкция. Кроме того, для автокресел «i-Сайз» обязателен «изофикс»: он не только снизит вероятность травм при аварии, но и оградит родителей от ошибок при установке.

Сейчас: классификация автокресел – по весу ребенка.



Классификация упростится, не будет пересечений параметров между разными группами.

Сейчас: усаживать лицом по ходу машины можно ребенка весом от 9 кг.



Снизится вероятность тяжелых травм при фронтальном ударе.

Сейчас: все автокресла проверяют только фронтальным ударом



Скоро: боковой удар добавят в список обязательных испытаний при сертификации.

Гарантированная защита ребенка при боковом ударе.

Изменения в конструкции автомобилей и автокресел

Автомобиль: все модели оборудуют креплениями под «изофикс» и якорный ремень (Top Tether), усилят пол в точке контакта с дополнительной опорой («ногой») кресла, появятся маркировки и инструкции под «i-Сайз», для задних сидений обязательно соответствие стандарту «i-Сайз».

Автокресла: удерживающие устройства начальной группы «подрастут» до детишек ростом 83 см, усилится конструкция для лучшей защиты от бокового удара, обязательно крепление «изофикс».

Около четверти всех автомобильных аварий – удары в бок. Их последствия обычно тяжелее, чем при фронтальном столкновении, ведь тут намного меньше железа, способного погасить энергию удара. Тем не менее до недавнего времени такой крэш-тест проводили лишь независимые компании по собственной инициативе. Теперь этот экзамен наконец-то дополнит список сертификационных испытаний – боковой удар станет обязательным для всех моделей автокресел.

ПОКУПАЕМ «i-САЙЗ»?

Пока лишь прописаны требования и существуют опытные образцы новых моделей, которые придут на смену нынешним креслам. В продаже первые удерживающие устройства «i-Сайз» появятся не раньше лета-2014. К этому времени выйдут на рынок и автомобили, соответствующие требованиям нового стандарта. Возможно, кресла «i-Сайз» подойдут и некоторым ныне выпускаемым машинам – от производителей ждут списки соответствующих моделей.

При этом не бойтесь покупать удерживающие устройства, сертифицированные по ECE R44/04, и уж тем более не стоит срочно от них избавляться. Как минимум до 2018 года будут действовать оба стандарта – нынешнее Правило ЕЭК ООН № 44 и новый «i-Сайз», а значит, существующие модели кресел не окажутся вне закона. ЗР

Благодарим компанию «Кидди» за помощь в подготовке материала.

К весне готов?

Несмотря на то, что на дворе XXI век и во всем мире царят высокие технологии, российские дороги далеки от совершенства. Большая вода и ямы – вот основные приметы весны в нашей стране. В таких условиях важно правильно подготовить свой автомобиль к новому сезону.

Шины, разработанные для американских «хайвеев», немецких «банов» или японских «сюто», не готовы к реалиям русских дорог. Зарубежные производители в первую очередь уделяют внимание таким показателям шин, как управляемость на высоких скоростях и экологичность. Но для езды по нашим дорогам гораздо важнее уметь маневрировать среди ям, уворачиваться от неопытных «подснежников» и не «поплыть» на широких разливах в оттепель. Специально для российских дорог компания «Кордиант» разработала новую шину Cordiant Sport 3.

Первое, на что обратили внимание разработчики Cordiant Sport 3, – это проблема аквапланирования. Огромные лужи, и тянущиеся вдоль бордюров «заливы» весной повсеместно сопровождают водителя. Для решения этой проблемы в новой модели Cordiant Sport 3 применена технология WET-COR®: улучшенная дренажная система WET-COR® с полированными канавками позволила обеспечить эффективный отвод воды из пятна контакта шины с дорогой. Поперечные дугообразные канавки во внутренней и внешней плечевых зонах способствуют снижению аквапланирования и повышают безопасность как при внезапном въезде в лужу, так и при постоянном движении по мокрой дороге.

Второе, на что был сделан упор при конструировании шины, – это высокая точность маневрирования. Ямы, трещины, выбоины – это опасные препятствия, которые необходимо преодолевать каждому водителю. Технология DRY-COR® в новой модели шин Cordiant представляет собой конструкцию плечевого ребра с соединенными между собой шашечными элементами протектора. Эта технология обеспечивает маневренность автомобиля, исключает проскальзывание шины даже на пределе сцепления — при резких перестроениях.

DRY-COR® не дает шине деформироваться при поворотах, сохраняя сцепление пятна контакта шины с дорогой.

Благодаря тому, что при разработке новой шины производители Cordiant Sport 3 сфокусировались на главных проблемах отечественных дорог, на рынке появились шины не просто адаптированные, а изначально разработанные для наших дорог.



ПО ВЕРХАМ

Фейслифтинг снизил цены | **Производство** Япония | **От** 1 455 000 руб. | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Александр Батыру и Subaru



Новые релинги легко превратить в багажник: серебристые планки поворачиваются на 90° и становятся поперечинами, на которых можно перевезти длинномеры.

Диски посадочным диаметром 17 дюймов отныне красят в цвет «ганметалл» – графитовый.

Отличить «Субару-Аутбек» 2014 модельного года от старой версии непросто – изменения носят косметический характер и касаются только 2,5-литровой версии. Хотя не во всём: на крыше релинги новой конструкции.

С помощью простенького инструмента они за минуту раскладываются в багажник.

Ни салона, ни технической части модернизация не коснулась. Так зачем устраивать презентацию модели со столь незначительными изменениями?

Во-первых, «Субару» решила напомнить, что в гамме компании есть «Аутбек», который может расширить выбор между такими полноприводными универсалами, как «Вольво-XC70», «Опель-Инсигния Кантри Турер» и «Фольксваген-Пассат Олтрек». И обновление не вызвало повышения цены – напротив, за аналогичные комплектации просят меньше, чем год назад за машины 2013 модельного года.

Ну а те, кто сочтет изменения несущественными, могут сэкономить еще больше: «Субару-Аутбек» 2012 года выпуска с 2,5-литровым мотором и вариатором стоит от 1 260 000 рублей. ЗР



Ксеноновые фары обзавелись темной окантовкой. Лучше бы добавили секции ходовых огней, без которых датчик света в наших условиях лишен смысла.

Планки радиаторной решетки с обновлением потемнели. Визуально «Аутбек» стал солиднее.

Дизайн накладок слегка поменялся. Жаль, боковые по-прежнему не закрывают пороги, как на «Форестере». Там-то брюки всегда останутся чистыми.

ЗЕЛЕНОЕ МОРЕ «ТАЙГИ»

Полноприводный многоцелевой грузовик «Тайга» на базе «Садко» | **Производство** АЗ «Чайка-Сервис», Нижний Новгород | **В продаже** с августа 2013 г. | **От** 2 450 000 руб. | **Автор** Максим Сергеев



Спрос на полноприводную технику невысок, но стабилен. Это дорог у нас не хватает, а бездорожья – за глаза. Предприятие «Чайка-Сервис», базирующееся в Нижнем Новгороде, представило модель 4×4, построенную на ходовой газовского полноприводника.

Чего не хватает «Садко»? Прежде всего комфорта и вместимости. В компании решили поставить на шасси «Садко» кабину от «Газели-Бизнес». Здесь уже есть и добротная панель приборов, и более-менее удобные сиденья, и регулируемый руль. Но вот незадача: под короткий капот не помещается двигатель. Решение на поверхности: изготовить иной капот и «оперение».

Чтобы сделать кабину удобней, стоит добавить ей объема – удлинить и накрыть высокой крышей. Во втором ряду кресла можно поставить как по ходу, так и против движения. Поэтому изготовили дополнительный модуль. Для надстройки за кабиной места хватает: рама у «Садко» не короткая. В тестовой машине на ней смонтирован отсек для специалистов, обслуживающих электросети. В «Чайка-Сервисе» есть варианты надстроек для охотников и даже путешественников – со спальными местами и автономным отоплением. Может получиться не простой кемпер, а сверхпроходимый.

В день испытаний шел сильный дождь, дороги развезло. Но производители не отказались от теста, – напротив, подбадривали нас: дескать, сейчас можно в полной мере оценить все качества машины.

В проходимости «Садко» никто не сомневался, но как поведет себя «Тайга» с удлиненной на 800 мм рамой? Оказывается, не хуже родителя: карабкается по раскисшему косогору с уклоном в 30° довольно бодро! Поначалу я двигался со скоростью черепахи: на машине с высоким центром тяжести ехать по косогору страшновато – вдруг перевернется? Но «Тайга» ловко цеплялась за грунт, уверенно тащила меня и вверх, и вниз. Минут через двадцать я уже ехал быстро везде, где хотел, – отменные внедорожные качества.

Наша машина была укомплектована не самым лучшим, с моей точки зрения, турбодизелем Д-245.7 Минского моторного завода, родившимся как двигатель для трактора. Тем не менее тяги хватало. Только в одном месте мне пришлось поелозить туда-сюда, чтобы выскочить из трясины. С 3,8-литровым дизелем «Камминс» или ярославским ЯМЗ-53442 я даже не застрял бы в этом месте. В «Чайка-Сервисе» можно заказать вездеходы и с этими двигателями.

Управляемость на асфальте по загородному шоссе мало отличается от поведения прародителя – средняя. А вот акустический комфорт вышел на новый уровень. Двигатель, конечно, слышно во всем диапазоне оборотов, заметна и работа трансмиссии,

но в машине гораздо тише, чем в «Садко», да и вибраций меньше.

Немного забавляет спидометр, оптимистично размеченный до 200 км/ч, тогда как 90 км/ч – это почти максималка.

Удлиненная кабина понравилась. Здесь можно не только стоять в полный рост, а и зарядку делать – внутри высота потолка 1,9 м. Но сидеть во втором ряду не слишком удобно, в дальнее странствие не отправишься. Полноценных сидений здесь только три, четвертое – откидная подушка без спинки. Понятно, решение вынужденное: иначе не залезть в высокую кабину по крутой лесенке.

Однако со своим прямым предназначением – перевозкой бригады ремонтников по тяжелому бездорожью – «Тайга» справляется достойно. ЗР

Единственное отличие от интерьера «Газели-Бизнес» – эти три циферблата на передней панели. Они показывают давление в шинах.



Попасть на задние сиденья двухрядной кабины можно через дополнительную дверь по правому борту.

Конструкция универсального модуля для удлинения кабины предусматривает массу кармашков и емкостей для мелочовки.



ГАЗ-33088 «Тайга»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	7500×2400×3500
Колесная база, мм	4570
Снаряженная/полная масса, кг	4730/6570
Полезная нагрузка, кг	1340
Максимальная скорость, км/ч	95
Расход топлива, л/100 км	25,6

ДВИГАТЕЛЬ: ММЗ Д-245.7, 4,75 л; 117 л.с. при 2400 об/мин; 413 Н·м при 1500 об/мин.

ИММИГРАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

Еще одна машина, которую собрался выпускать завод «Чайка-Сервис», – полноприводный грузовичок «Хёндэ-HD78 4×4». К заднеприводному варианту приторочили передний ведущий мост, перестроили трансмиссию, к кабине пристроили тот же высокий модуль, что и к «Тайге».

Рама поднялась на 150 мм, а дорожный просвет под мостами остался прежним. Жаль, никто не удосужился поменять обычные шоссейные шины на внедорожные, более высокие. В такой комплектации на бездорожье мы накувыркались. Испытатели так старались выехать из грязи, что сломали привод переднего колеса: разлетелся правый передний ШРУС. Такой вариант полноприводного грузовичка пригоден лишь для немного раскисшей грунтовки. Ни в лес, ни в поле я на нем соваться не рискнул бы. С пристройкой для второго ряда тоже не все складно. Здесь бригада располагается спиной к водителю. Сидеть, упираясь коленками в плоскую заднюю стенку с небольшим окошком, совсем не весело.

Сама компания «Хёндэ» полноприводных грузовичков не строит. Но сайты Владивостока полны вариантами «Хёндэ-HD78 4×4» от корейских фирм. Теперь такое предложение есть и в европейской части страны. Но, как мы выяснили, способности этой формулы и «Хёндэ» ограниченные. Хотя прибавка к стоимости относительно заднеприводной машины весомая: 680 000 рублей. Общая цена – от 3 420 000 рублей.

Полноприводный «Хёндэ-HD78 4×4».



«Тайга» на данный момент не имеет конкурентов по соотношению цены и проходимости-комфорта!



В этом варианте будка позади кабины спроектирована для электромонтеров высоковольтных сетей. Но есть масса других надстроек.

ИЗГНАНИЕ КОЗЫ

Самый мощный «Гольф» – больше электроники, которую можно отключить | **Производство** Германия | **В России** с 2014 г. | **От** 1 608 000 руб. | **Автор** Вадим Крючков



Помните старую притчу про козу? Не хватало человеку счастья, и присоветовал ему мудрец купить это милое животное. Когда коза довела искателя счастья до белого каления, тот же мудрец порекомендовал избавиться от нее. Тут блаженство и наступило. При чем здесь горячие хэтчбеки?

«Фольксваген-Гольф R» шестого поколения был под стать той самой козе. Мощный двигатель, полный привод, гора электронных систем и прочие блага. Всё хорошо, только душа в нем не пела. Что за радость для активного водителя, когда умная техника многое делает самостоятельно, не давая ему полностью взять бразды правления в свои руки! Тот автомобиль поставляли к нам только с роботизированной коробкой передач и неполностью отключаемой системой стабилизации.

И вот знакомство с новой «эркой» на базе «Гольфа» седьмого поколения. Лед озера, под правой рукой рычаг механической (ура!) коробки передач. Электронная система стабилизации полностью отключена. Свершилось изгнание козы: 300 лошадиных сил с полноприводной трансмиссией в моем единоличном распоряжении. Несколько поворотов позади. Это действительно счастье: хочешь – со сносом передней оси, хочешь – с заносом задней. Дрифт – пожалуйста. Езда с минимальными заносами – нет проблем. Ради любопытства включил спортивный режим стабилизации. Вот она, коза! Выдержал только один круг: не то, не так, мешает раскрыться полному приводу. Снова давлю волшебную кнопку – верните мне счастье.

Рулевое управление – эталон чувствительности: от упора до упора всего 2,1 оборота. Скоростное вращение «бублика» с перехватом – ошибка при таком передаточном отношении. Можно элегантно и несуетно вносить коррекции на малых углах.

Одно из упражнений – дрифт на круге постоянного радиуса. Запускаю машину в скольжение, практически фиксирую руль и далее действую только газом. Одна рука на ободе



см. с. 22

Volkswagen Golf R

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4276×1790×1436
Колесная база, мм	2632
Колея спереди/сзади, мм	1541/1515
Объем багажника, л	343/1233
Снаряженная/полная масса, кг	1476
Разгон 0–100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А98/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/5,9/7,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 221 кВт/300 л.с. при 5500–6200 об/мин; 380 Н·м при 1800–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/40R18.



баранки, другая настолько свободна, что могу на ходу глотнуть воды из бутылки. Да, никакие подрулевые лепестки робота, никакие системы стабилизации не заменят механики и свободы от электронных пут на скользком покрытии.

Здесь стихия полного привода – и безопасность, и удовольствие. Уверяю вас, прописать постоянный радиус на «классике» куда сложнее, а на переднем приводе невозможно.

Новый «Гольф R» мощнее предшественника, оснащен межосевой муфтой «Халдекс» пятого поколения и прекрасной подвеской, настроенной на нейтральную поворачиваемость. В нем все правильно, модно и современно. Мудрых помощников тоже полный комплект. Но главное достоинство новейшей электроники – возможность ее отключить. Важно знать, когда, где и кому. На асфальте вполне достаточно перевести систему курсовой устойчивости в режим *Sport*. Владелец «эрки» получит больше свободы, но подстраховка останется. Полное отключение – режим для гоночного трека или ледовой трассы, где и пробуксовка, и долгие скольжения могут быть востребованы водителем высокой квалификации.

Не надо думать, будто «Гольф R» исключительно гоночный болид. Инженеры позаботились о безопасности, комфорте, плавности

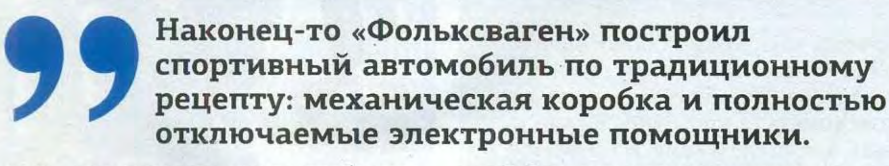
Сзади версию R легко опознать по диффузору и сдвоенным трубам выпуска.





Интерьер новинки (слева) и предшественника (вверху). Две вариации на одну тему. «Гольф R» седьмого поколения выдает подвесная педаль газа, отделка побогаче и разметка спидометра до 320 вместо 300 км/ч.

Форма и отделка сидений не оставляют сомнений – перед нами спортивный автомобиль. Удобство посадки это подтверждает.



Наконец-то «Фольксваген» построил спортивный автомобиль по традиционному рецепту: механическая коробка и полностью отключаемые электронные помощники.

хода – тех качествах, что востребованы не на треке, а в дальних поездках. Здесь есть и аудиосистема, и навигация. Можно задать на сенсорном дисплее нужный стиль управления, в том числе экономичный – тогда электроника переведет вспомогательные агрегаты, кондиционер и двигатель на рачительный алгоритм работы. Кстати, 2-литровый мотор EA888 основательно модернизирован. Изменены головка цилиндров, поршни, форсунки, клапаны их седла и пружины, турбонагнетатель. Ради чего? Относительно предшественника двигатель прибавил в мощности 30 сил и одновременно стал на 18 процентов экономичнее.

Короткое знакомство на льду озера не позволило раскрыть все таланты автомобиля. Он, безусловно, понравился. Следующая встреча с «эркой», запланированная на лето, пройдет на гоночной трассе «Смоленское кольцо» и дорогах общего пользования. Новинка заслуживает полноценного теста на фоне конкурентов. ЗР



Полный привод, механическая коробка передач, отключаемая система стабилизации, нейтральная поворачиваемость.

Бензин А98, невелик дорожный просвет, высока цена владения.

ОБИТАЕМЫЙ ОСТРОВ

Туристический автобус Volvo 9500 вышел на российский рынок | **Производство** Польша | **В продаже** с мая 2013 г. | **От** 12 660 000 руб. | **Автор** Вячеслав Субботин



По сути, «Вольво-9500» – машина с добротным доведенным кузовом «Вольво-9700», водруженным на проверенное шасси B9R. Ареал обитания – междугородные и туристские маршруты. Всё в машине настроено именно на такую службу: вместительный багажный отсек, высокий уровень пола, большая площадь остекления.

Салон подчеркнуто располагает к комфортному путешествию. У кресел высокая спинка и большой угол наклона спинки. Фирменная черта – в них можно установить детские сиденья-подушки. Тогда трехточечный ремень безопасности ляжет правильно – на грудь, а не на шею ребенка. Везде индивидуальные блоки вентиляции. Само собой, есть полноценный санузел, мини-буфет. Мультимедиа доступны глазу и уху любого пассажира. Однако закрепленный намертво монитор в районе второй двери расположен не очень удачно и норовит «поздороваться» с каждым, у кого ширина плеч больше средней. А ведь именно через эту дверь чаще всего заходят пассажиры.

На ходу автобус хорош. Ни внешнего шума, ни бурчания мотора, ни поскрипывания панелей, ни вибрации полок. Польская сборка оказалась добротной.

Некоторое разочарование принес задний ряд кресел – ущербный какой-то, не сочетается с комфортом всего салона. Спинки неподвижны. Пол под креслами здесь поднят

Volvo 9500

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	12 290×2550×3607
Колесная база, мм	6055
Колея спереди/сзади, мм	2068/1834
Объем багажного отсека, м^3	10
Пассажировместимость, чел.	49
Снаряженная/полная масса, кг	13 400/18 000
Максимальная скорость, км/ч	128

ДВИГАТЕЛЬ:
турбодизель, 9,3 л; 286 кВт/380 л.с. при 1900 об/мин; 1740 Н·м при 1200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная; роботизированная, I-Shift 12/4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – зависимые, пневматические; рулевое управление – винт-гайка на циркулирующих шариках – рейка – сектор, с гидроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 295/80R22.5



Джойстик управления коробкой, закрепленный на кресле, не перегораживает проход водителю.



Решенный в единой цветовой гамме салон выглядит благородно.



Мини-бар в дальней дороге нужен не только для чая и кофе. Возле него можно размяться, поговорить.

> **Шведы всегда закладывали в машины высокую надежность. «Вольво-9500» не исключение.**

высоко – из-за этого откинутые спинки предпоследнего ряда упираются в колени. Более того, складной столик в этом случае превращается в «полуоткидной». Напомнило эконом-класс ТУ-134.

НА РАБОТЕ ЖАРКО

Очень понравилось рабочее место водителя. Много пространства, и в то же время компактно размещены клавиши и кнопки управления. В центральной консоли – скрытые от посторонних глаз четыре стандартные DIN-ниши: под мультимедиа, цифровой тахограф и две резервные. Там же блок управления автономным отопителем и микрофон экскурсовода.

К морозам машина готова на все сто. В ее активе развитая система воздуховодов на передней панели, подогрев первой ступени в служебных дверях, обогреваемая опускаемая форточка водителя и протянувшиеся вдоль бортов батареи отопления.

Зависимые и прочные подвески – как раз для нашего «покрытия», практически исчезающего весной. На руку здесь и электронное управление подвеской (ESC), меняющее высоту шасси в зависимости от нагрузки и скорости.

Главное же преимущество «Вольво-9500» перед одноклассниками – безопасность. С учетом статистики ДТП конструкторы установили спереди дополнительный противоподкатный брус, значительно усилили переднюю панель в районе ног водителя, а также оснастили машину всеми традиционными системами безопасности.

Хорош и фирменный ретардер «Вольво-VR3250», обеспечивающий эффективный момент тормозного усилия. Приятное следствие – меньше износ тормозных колодок и вероятность их перегрева на затяжных спусках.

Первые продажи «Вольво-9500» показали высокий интерес к машине среди перевозчиков: ее охотно берут. Значит, и нам доведется путешествовать в отличном автобусе. ЗР

ШИРЕ ШАГ

«Вольво-9500» удивляет разнообразием планировок салона в пределах единого кузова, который он унаследовал от своего прародителя с индексом 9700. В бюджетной версии 53 кресла стоят с шагом 720 мм. По правому борту за второй дверью сиденья отстоят друг от друга еще дальше – на 765 мм. Есть мини-буфет. В более комфортном салоне расстояния между креслами 780 и 805 мм соответственно. Но без буфета. Эти две модификации отличает еще отсутствие санузла.

Оставшиеся шесть вариантов различаются наличием буфета и связанным с этим расположением второй двери относительно задней оси, шагом установки кресел и, естественно, пассажировместимостью: от 49 человек в салоне с шагом кресел 770 мм до 40 пассажиров при шаге 925 мм.



Высокое качество. Внимание к безопасности. Приспособлен к суровому климату.

Высокая цена.

ВАГОН С РОЗЕТКОЙ

Гибридный «Мицубиси-Аутлендер» идет в Россию | **Производство** Япония | **В продаже** с августа 2014 г. | **Цена** не определена | **Автор** Владимир Соловьев



НИЗКИЙ СТАРТ

Это не просто гибрид, а представитель пока редкого в России вида – Plug-in. То есть бензоэлектрический гибрид с розеткой. Наполнение батарей в нем зависит не только от возможностей его гибридной силовой установки – при желании вы можете сами восполнить заряд, подключив машину на ночь к розетке. Но внешне он почти неотличим от обычного «Аутлендера». Даже привод остался полным, – правда, назад энергия идет только от электромотора.

А еще гибридную сущность машины выдает темный блок электрических батарей, прилепившийся к днищу. Из-за него на 320 кг вырос вес, на 3 см уменьшился клиренс, что не красит кроссовер, – но одновременно снизился центр тяжести, а это способствует лучшей устойчивости. Установка батарей и заднего электромотора привела также к увеличению высоты пола у задних пассажиров на 45 мм (в высоком автомобиле это практически незаметно) и багажника на 19 мм, а также лишила запаски. Естественно, изменились настройки подвески: прибавилось плавности.

В условиях европейского города «Мицубиси-Аутлендер PHEV» чувствует себя великолепно. Водителю комфортно. Подрулевыми переключателями теперь выбирают не передачу, а режим рекуперации – то есть степень загрузки генератора для превращения энергии торможения в электрическую. Из шести режимов последний – самый интенсивный. Включив его в городе,

Mitsubishi Outlander PHEV неизбежно дороже бензинового, интерес к нему могли бы вызвать экологические льготы.



Данные производителя

Модель	Mitsubishi Outlander PHEV	Mitsubishi Outlander 2.0 CVT
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4655/1800/1680/2670	
Объем багажника, л	463	477
Снаряженная масса, кг	1810	1290
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,0	12,6
Максимальная скорость, км/ч	170	185
Топливо/запас топлива, л	А95/40; литиево-ионная батарея 300 В, 12 кВт·ч	А95/63
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	1,9	6,7
Запас хода, км	в режиме электромобиля 52, всего 824	895
ДВИГАТЕЛИ		
ДВС	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1998	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	89/121 4500	110/150 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	190 4500	195 4100
Электромоторы	два	–
Передний: мощность, кВт/л.с. крутящий момент, Н·м	82/60 137	–
Задний: мощность, кВт/л.с. крутящий момент, Н·м	82/60 195	–
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	–	CVT
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/55R18	215/70R16

можно, как мне показалось, вообще не прикасаться к обычной тормозной педали. А вот периодическое высвечивание на приборной панели сигнала об опасном сближении с впереди идущим немного раздражало: «Ну почему за растяпу держат?». Хотя, убежден, система снижения риска фронтальных столкновений в современном автомобиле нужна и поможет избежать дорожных неприятностей.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО КОНЧИЛОСЬ

Загородная езда на «Аутлендере PHEV», наоборот, требует определенных навыков. Чтобы использовать исключительно электротягу, нужно не превышать скорость 120 км/ч. И при этом смириться, что тебя будут обгонять другие участники движения. Мне с коллегой удалось проехать без включения ДВС 36 км. С учетом того, что половина из них пришлась на город, результат вполне приличный. Корректируя серебристыми лепестками на руле степень замедления в зависимости от уклона дороги, понимаешь, насколько рачительно можно использовать энергетический потенциал.

Но вот запас батарей исчерпан. Оживает 120-сильный бензиновый мотор, который на малых скоростях отключен от трансмиссии и служит только для привода генератора. Начинается последовательный режим работы силовой установки: ДВС крутит генератор, тот, в свою очередь, запитывает передний и задний электромоторы, которые и крутят колеса. Иногда, например на затяжных подъемах или при скорости выше 65 км/ч, в подмогу переднему электродвигателю впрягается через сцепление бензиновый и они совместно втаскивают машину в гору. Что примечательно, все переходы от режима к режиму очень плавные и водитель может отследить их лишь по монитору.

БЕЗ ВЫБРОСОВ

Пройдена первая сотня километров. Из них 36 км на электротяге и 64 км – с привлечением бензинового агрегата. Показатели расхода: электричество – 6,4 кВт·ч на 100 км, бензин – 7,0 л на 100 км. Не стану вдаваться в методику получения данных, занесенных производителем в таблицу, но показатель расхода 1,9 л бензина на 100 км у гибрида явно занижен. Впрочем, «Мицубиси» не скрывает, что при прочих равных традиционный «Аутлендер» с ДВС пройдет на одной заправке большее расстояние, нежели гибридный собрат.

Так в чем же тогда достоинства кроссовера с шильдиком *PHEV*? Да в том, что первые километры, пусть не пятьдесят, а сорок, он способен



Карта затраченной энергии от батарей и от ДВС. До сих пор водитель ехал только на электротяге, притом аккуратно, о чем свидетельствуют пять бонусных зеленых листочков в верхней правой части экрана.



Правый заправочный узел скрывает два электроразъема: тот, что поменьше, – домашний, для заправки от бытовой 220-вольтовой розетки, побольше – для «быстрых» 380-вольтовых станций.

Подзаряжаемый гибрид «Мицубиси-Аутлендер PHEV» внешне отличается от обычного только характерным голубым цветом и двумя заправочными лючками на задних крыльях (правый для электричества, левый для бензина). Ну и соответствующими шильдиками.





Водительское место прежнее, но изменился функционал некоторых приборов и элементов управления. Так, селектор передач стал джойстиком переднего и заднего хода и замедления – коробки-то здесь нет.

Моторный отсек поровну делят бензиновый двигатель и электромотор.

Когда на центральном дисплее высвечивается такая картина, водитель может быть спокоен: за счет рекуперации идет подзарядка основных тяговых батарей.



пройти без выбросов в атмосферу. Не каждый же день отправляются в дальние путешествия! Значит, в городском режиме он превращается фактически в стопроцентный электромобиль. А возможность зарядить батарею от бензинового двигателя и генератора расширяет радиус использования, в том числе там, где нет ни зарядных станций, ни электрических розеток.

Правда, стоит такое удовольствие недешево: скажем, в Голландии 39 900 евро, а в Японии его продают за аналог 35 000 евро. В России же даже самый дорогой бензиновый «Аутлендер» стоит 1 520 000 рублей, то есть примерно 32 тысячи в евровалюте.

Будет ли кто-нибудь переплачивать еще больше – за возможность время от времени передвигаться в тишине? Учтем, что «Мицубиси» не премиум-бренд и его покупатели все же считают получаемую выгоду от уплаченных денег. Заставить их отдать еще не одну сотню тысяч за непонятное в России экологическое превосходство – тут надо постараться. ЗР



Плюсы в российских условиях пока туманны.

Цена наверняка будет немаленькой.

ПРЕМЬЕРЫ

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

Новое поколение бензиновых двигателей «Группы ГАЗ» Evotech 2,7 | **Производство** Ульяновск | **На конвейере** с апреля 2014 г. | **Автор** Николай Мордовцев



«Эвотек» – новое поколение бензиновых двигателей ГАЗ: 122 л.с. и 233 Н·м. Ресурс – 400 000 км. Но уже сейчас корейцы работают над повышением показателей путем установки турбокомпрессора.

Бензиновые двигатели ГАЗ, выпускаемые на Ульяновском моторном заводе для «газелей», давно ждали замены. К сожалению, простой и неприхотливый мотор УМЗ-4216 перестал удовлетворять многим современным требованиям. Прежде всего по расходу топлива, конструктивным особенностям, влияющим на ресурс и надежность. А еще мотор скоро не сможет соответствовать требованиям Технического регламента, указывающего на необходимость в будущем комплектовать машины моторами класса токсичности не ниже Евро-5.

За разработку нового двигателя можно было взяться и самим, но потребовалось бы слишком много времени. Поэтому пошли по схеме, которую используют все мировые лидеры. Для проектирования и доводки выбрали корейскую инжиниринговую компанию «Тенерджи» (при поддержке концерна LG), услугами которой пользуются БМВ, «Тойота», «Фольксваген», «Хонда». Корейцы внимательно изучили возможности российского завода, оценили серийный мотор УМЗ-4216, выяснили, что от него пригодно к делу, и взялись за работу.

Начали с рабочего процесса. То есть с оптимизации горения топлива в камере сгорания и максимального использования его энергии – с учетом того, что мотор будет потреблять не только бензин, но и газ. Поэтому сразу было предложено повысить степень сжатия до 10,5. Одно это прибавляет и мощности, и крутящего момента, причем при меньшем рабочем объеме. Диаметр цилиндра уменьшили со 100 до 96,5 мм, ход поршня оставили прежним, как и сам коленчатый вал. В итоге рабочий объем сократился с 2,89 до 2,7 л.



Улучшенная катушка зажигания по безотказности должна соответствовать требованиям нового двигателя.

Чтобы получить стабильный состав смеси в цилиндрах, к топливной рампе подвели гаситель колебаний давления топлива «Континенталь».



Новый распредвал и удачно подобранные фазы газораспределения подняли крутящий момент во всем диапазоне оборотов. В максимуме при 2350 об/мин он достиг 233 Н·м вместо прежних 220 Н·м при 2500 об/мин. Любой водитель коммерческого грузовичка спасибо скажет за повышение и смещение момента в сторону низких, тяговых оборотов. Мощность «Эвотека» тоже возросла – примерно на 6%: теперь 122 силы против прежних 118 л.с. при 4000 об/мин.

Многие детали «Эвотека» импортные, надежные, с большим сроком службы и, главное, современные по конструкции и материалам.

Скажем, поршни от LG – с полимерным слоем, насыщенным дисульфидом молибдена на юбке. Это очень эффективное антифрикционное покрытие. Примите во внимание также небольшую массу поршней, пальцев – и получите уменьшение механических потерь. Импортные узкие кольца обеспечивают отменное уплотнение, низкое трение и минимальный расход масла на угар. И таких деталей в моторе по всем ключевым позициям более сорока́.

У «Эвотека» совсем другая головка блока цилиндров. Она осталась восьмиклапанной, но камера сгорания доведена до совершенства компьютерными расчетами. В головке (как и во всем моторе) теперь по-иному циркулирует охлаждающая жидкость. Так устранили даже вероятность застоя или перегрева.

Та же история и с блоком цилиндров: новая рубашка охлаждения не допускает неравномерного прогрева. Для двигателя это крайне важная характеристика. За ней кроются стабильность размеров и зазоров, высокие показатели мощности и большой ресурс деталей. Недаром разработчики заявили бесперебойную работу двигателя на протяжении 400 000 км при довольно длинном промежутке обслуживания в 20 000 км.

Между головкой и блоком теперь ставят стальную наборную прокладку с нанесением полимера, герметизирующего водяные каналы и сверление под масляную магистраль. Подтягивать головку, как раньше, после первой тысячи километров незачем, требуемый момент затяжки прокладка будет держать стабильно, не обжимаясь.

Еще один прорыв «Эвотека» – не нужно регулировать зазоры в клапанах. Вместо стаканчиков-толкателей штанг стоят гидрокомпенсаторы. При оставшейся схеме ГРМ OHV с нижним расположением распредвала – это отличное решение.

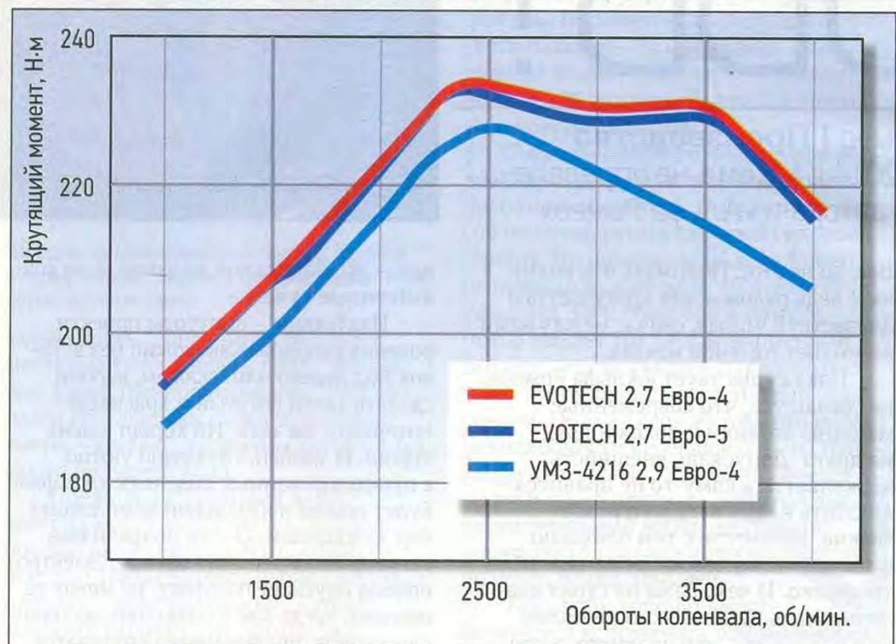
Утверждают, что на землю не упадет ни капли масла, мотор даже не «вспотеет». Современная система вентиляции картера не создаст повышенного давления на протяжении всего ресурсного пробега, импортные уплотнители – сальники и манжеты – этому помогут.

Еще одна современная технология: из пластмассы отлит впускной коллектор. Только такой может обеспечить точную геометрию: стенки сделать гладкими, а путь до камеры сгорания – равной длины для всех цилиндров. Кстати, и клапанная крышка, и поддон у «Эвотека» тоже из пластика.

Топливная аппаратура – электронно-управляемые форсунки «Делфай» с новой прошивкой управления. Пуск в любой мороз, стабильная работа в нагруженном режиме обеспечены.

Первые моторы передадут в опытную эксплуатацию перевозчикам и автопредприятиям в пределах досягаемости для специалистов ГАЗа. Потом «газели» с ними пойдут в свободную продажу. Ожидается, что заводская цена на «Эвотек» вырастет в сравнении с УМЗ-4216 на 3000–3500 рублей. Но разница окупится уже на первых километрах эксплуатации. А дальше мотор будет давать только прибыль. ЗР

ИЗМЕНЕНИЕ КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА НА ВНЕШНЕЙ СКОРОСТНОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ



А ЕСЛИ ЭТО ЛЮБОВЬ?

Лучшая «Альфа» для любого Ромео | **Производство** Италия | **В продаже** с января 2014 г. | **Цена** не определена | **Автор** Вадим Крючков | **Фото** автора и «Альфа Ромео»



Есть машины, которые покупают, внимая голосу разума, а эту выбирают сердцем. Мою даму сердца зовут «Джульетта». Она была первой! Моей первой иномаркой. Мы даже не ездили вместе. В далеком 1979 году влюбленный в автомобили юноша только посидел в водительском кресле, подержался за руль и рычаг коробки, пощелкал тумблерами. Легендарная «Джульетта тип 116» – это был шок. И с тех пор… Вы, конечно, понимаете, о каком чувстве идет речь.

Прошло тридцать пять лет. Автомобили давно уже не вызывают трепета. Все, но не этот. Понимаю, что волнуюсь, ведь рядом новая «Джульетта»! Здравствуй, милая, сейчас между нами возникнет то, о чем мечтал.

Пока существует «Альфа Ромео», не соглашусь, что современные машины безлики и похожи друг на друга. Допускаю, внешность «Джульетты» кому-то не нравится – влюбить в себя весь мир невозможно. Но вместе с тем понимаю фанатов-«альфистов»: если зацепила, то крепко. И чем, даже не стоит анализировать. Если можно по полочкам разложить, что нравится, а что нет, – это банальное желание, а не возвышенные чувства.

Итальянцы – виртуозы проектирования салонов. Как можно без вставок под дерево или, скажем, карбон сделать такой богатый и красивый интерьер – загадка. Но хорош, очень хорош. И удобен. Особенно уютно в профилированных сиденьях «Альфы» будет людям нормальной комплекции или худощавым. Очень понравилась регулировка кресла по высоте. Электропривод опускает подушку, не меняя ее наклона, тогда как у большинства одноклассников одновременно опускается

1 видео
см. с. 22

Приборная панель. Функции те же, что у конкурентов, – зато какие элегантные формы, как интересно она сделана!



Один из самых экстравагантных салонов в гольф-классе. Сиденья сначала радуют глаз, потом ласкают спину.

задняя часть. Эргономика рабочего места водителя в целом почти эталонная. Единственное нарекание: мал диапазон регулировки рулевой колонки. Вверх – хватает, а вот вниз хотелось бы много большего хода.

Прелюдия с томными вздохами на месте закончилась. Вперед, покажи свой темперамент, «Джульетта»! Набалдашник рычага коробки передач – конечно, шарик. Оптимальный вариант для автомобиля со спортивными нотками. А как эти самые передачи переключаются! Щелк, щелк, щелк – типичная «итальянка». Рулевое управление четкое, подвеска плотненькая. И еще есть заветный тумблер коррекции характера под разные дорожные условия и ездовые стили.

А характер у этой «Альфы» весьма заводной. Она хороша с 2-литровым дизелем, но хочется еще большего. И это большее – модификация с наддувным бензиновым двигателем мощностью 170 сил при объеме 1,4 литра. Великолепный мотор!

Экологические нормы ввели в оборот понятие «ровная тяга в широком диапазоне оборотов». Элегантный способ не очень ругать скучный силовой агрегат. Но инженеры «Альфа Ромео» не позволили задушить «Джульетту». Разменяв 3000 оборотов в минуту, мотор выдает тот самый фирменный всплеск, что заставляет сердце биться чаще. Автострада, потом горный серпантин. Поймал себя на том, что иногда без надобности переключаюсь на пониженную передачу. Уж очень хочется снова и снова получать от «итальянки» восхитительный набор ощущений: короткий ход рычага коробки, разгон, подхват. Браво, милая!

Когда так хорошо вместе, не хочется вспоминать о технических

Данные производителя

Модель	Alfa Romeo Giulietta	
	JDTI 2.0	1.4 turbo
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4351/1798/1465/2634	
колея спереди/сзади	1554/1554	
Объем багажника, л	350	
Снаряженная масса, кг	1320	1290
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	7,8
Максимальная скорость, км/ч	210	218
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60	А95/60
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	5,0/3,7/4,2	7,6/4,6/5,7
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1956	1368
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 3750	125/170 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	380 1750	250 2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/40R18	



параметрах и перечислять комплектации. В ней всё есть – от цепких тормозов «Брембо» в спортивной версии до современной информационно-развлекательной системы.

«Джульетта» едет в Россию, поскольку «Альфа Ромео» снова выходит на наш рынок официально. Ждет ли ее коммерческий успех? Машина будет недешевой – дороже миллиона рублей. На фоне ценника всё зависит от борьбы эмоционального с рациональным в душе конкретного потребителя. Моя страсть, увы, закончилась браком по расчету: под окнами припаркован добротный, практичный и не очень дорогой немецкий автомобиль. Но знаю – увидев на улице знакомый силуэт, буду провожать глазами «Джульетту», нашедшую своего Ромео. ЗР



КОЕ-ЧТО О MiTo

Помимо «Джульетты» дилеры будут продавать в России «МиТо». Модель не новичок на нашем рынке, цена от 900 000 рублей. Сегодня можно приобрести модернизированный автомобиль: освежили внешность, появились новый мотор объемом 0,9 литра (105 л.с.), информационно-развлекательная система с цветным дисплеем и несколько вариантов отделки интерьера. Не стоит считать «МиТо» приемной сироткой в благородном семействе. У этого компактного спортивного автомобиля полный набор фирменных черт «Альфа Ромео». Неординарная внешность, стильный интерьер, хорошая эргономика рабочего места. В передней части салона даже просторнее, чем ожидаешь. Ходовые качества тоже порадуют поклонников марки. Особенно хороша модификация со 120-сильным турбодизелем и механической коробкой передач – настоящий горячий хэтчбек.





ПОХОДКОЙ РОБОТА

Присматриваемся к хэтчбеку Peugeot 208 с роботом | **Производство** Франция | **В продаже** с октября 2013 г. | **Цена** 670 000 руб. | **Автор** Юрий Тимкин

Данную модель продают в России больше года, но она до сих пор остается редкостью. Объясняется это тем, что автомат устанавливают только на флагманскую 120-сильную версию и обходится такое удовольствие недешево. Теперь продажи должны пойти в гору: французы представили двухпедальную модификацию с более привлекательной ценой.

Снижение стоимости обусловлено как скромным 3-цилиндровым 1,2-литровым двигателем мощностью 82 л.с., так и применением недорогой в производстве (по сравнению с традиционными автоматами) роботизированной трансмиссии ETG (Efficient Tronic Gearbox). Причем она серьезно отличается от той, что устанавливали на модель прошлого поколения. Блок управления переключением передач закупают теперь не у «Сименса», а у ZF. Заявлено также новое программное обеспечение, доработано крепление привода сцепления и повышена надежность комплектующих. Это совсем не лишне, ведь на робот 207-го было много жалоб из-за малого ресурса – нередко сцепление приходилось менять при пробеге всего 40 000 км.

В общем, за руль версии с ETG я садился с надеждой, что новый агрегат работает на порядок лучше прежнего. Увы, чуда не произошло. Автомобиль ускоряется рывками, не всегда своевременно переключая передачи. Особенно велика ступенька между первой и второй, а также второй и третьей – паузы ну очень длинные. Мне сразу вспомнились кадры из старых фильмов, на которых роботы передвигаются дерганой походкой. «Здравствуйте, меня зовут Вертер» – помните? Роботизированный 208-й перемещается в пространстве так же неравномерно. При желании можно переключать передачи подрулевыми лепестками, для этого даже не надо переводить селектор в мануальный режим. Другое дело, что на динамике это особо не отражается – 100 км/ч набираются за сверхдолгие 15 секунд. Хорошо хоть, что при достижении красной зоны коробка не переключает передачи самостоятельно.

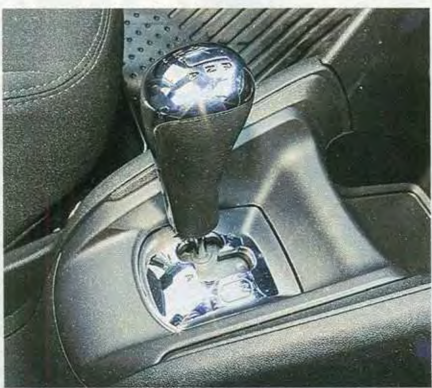
Шагом вперед стало появление в ETG функции движения на низких скоростях. Отпускаешь тормоз, и машина катится вперед (роботизированный 207-й в этом случае стоял на месте). В пробках передвигаться теперь удобнее. Но этого все равно мало, чтобы влюбиться в новую трансмиссию. Лично я доплатил бы за версию с автоматом или ездил с механикой. Нервные клетки надо беречь, ведь они, как известно, не восстанавливаются. ЗР



Невеликий расход топлива, удобен в пробках.

Рывки при переключениях, скромная динамика.







Селектор неудобной формы – ладонь хочется поскорее убрать.

Подрулевые лепестки – стандартное оснащение для версии с роботом. Доплачивать за них не придется.

Поездив, получил показатель расхода 5,9 л/100 км. Весьма умеренный аппетит!



Peugeot 208 ETG

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3962×1739×1460
Колесная база, мм	2538
Колея спереди/сзади, мм	1475/1471
Объем багажника, л	285/1076
Снаряженная масса, кг	1060
Разгон 0–100 км/ч, с	14,8
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо/запас топлива, л	А95/50
Средний расход топлива, л/100 км	4,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р3, 12 клапанов, 1,2 л; 60 кВт/82 л.с. при 5750 об/мин; 118 Н·м при 2750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; Р5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/55R16.

ПРЕМЬЕРЫ

ЗАСЛАНЦЫ БУДУЩЕГО

Сланцевые газ и нефть | **Внедрение** уже идет | **Автор** Кирилл Милешкин.

Активное потребление мировых углеводородных запасов заставляет разрабатывать всё новые месторождения, в том числе труднодоступные, требующие сложных технологий и больших капиталовложений. Например, энергоресурсы можно извлекать из горючих сланцев. залегающих в глубинах. Нефтедобытчики пока держат этот вариант в запасе, а вот для голубого топлива последнее десятилетие принесло много открытий.

Сланцевый газ стал спасителем экономики США, состояние которой сильно зависит от импортных энергоресурсов. Активная разведка и разработка новых месторождений привела к тому, что в 2009-м Штаты обогнали Россию по объему добычи природного газа. Сейчас голубое топливо в Америке значительно дешевле, чем в России. Правда, себестоимость нетрадиционного метода оказалась чуть ли не выше, чем рыночная цена. Сейчас фирмы-добытчики живут за счет дотаций государства или уходят с рынка, избегая банкротства. Тем не менее официальная точка зрения по-прежнему полна оптимизма, как и несколько лет назад, когда о сланцевой революции только начинали говорить.

От перспектив сланцевого газа закружилась голова и у европейцев. Главную роль готовилась исполнить Польша. Считалось, что в ее недрах этого добра – на сотни лет. Увы, предсказания не подтвердились: запасы оказались куда скромнее (как, впрочем, и в других странах, где вели разведку сланцев). Сейчас работу в Польше продолжает только «Шеврон». В соседней Украине примериваются к месторождениям во Львовской и Донецкой областях тот же «Шеврон» и «Ройял Датч Шелл». Подтягиваются и другие страны во главе, конечно же, с Китаем. Богатые государства Европы пока наблюдают. Переход на сланцевый газ сулит Старому Свету как минимум одно преимущество – независимость от закупок. Однако из-за дорогой добычи цена сланцевого газа близка к цене импортированного российского.

Цепочку дальнейших событий предсказать нетрудно. Стоит начаться активной разработке сланцев, «Газпром» предложит более выгодные условия поставок, и это разом поставит крест на новой технологии. А прекращать добычу на уже запущенной скважине нельзя. Пока российский гигант взирает на новаторов с неким превосходством. Правда, из-за появления реальной альтернативы «Газпрому» стало труднее диктовать условия и его рыночная доля пошла на спад.

Сланцевый газ (как и сланцевая нефть) – явление неоднозначное. На одной чаше весов лежат экологическая угроза, высокая стоимость добычи и неопределенность с запасами, на другой – потенциальная независимость многих стран мира от импорта газа и создание новых рабочих мест. Что перевесит – покажет время. ЗР

Десятка стран-лидеров по запасам технически извлекаемого сланцевого газа (данные Американской администрации энергетической информации на середину 2013 года)

Страна	Объем сланцевого газа, трлн м^3	Доказанные запасы природного газа в традиционном виде, трлн м^3
Китай	31,57	3,51
Аргентина	22,71	0,34
Алжир	20,02	4,50
США	18,83	9,00
Канада	16,23	1,93
Мексика	15,43	0,48
Австралия	12,37	1,22
ЮАР	11,04	н.д.
Россия	8,07	47,80
Бразилия	6,94	0,40



КАК ДОБЫВАЮТ ГАЗ ИЗ ГОРЮЧИХ СЛАНЦЕВ

Ствол скважины горизонтально проходит сквозь богатые полезными ископаемыми пласты. В трубу подается смесь воды, песка и химикатов. Высокое давление жидкости сдвигает окружающие слои, и выходящий из пор природный газ поступает в шахту, откуда выкачивается на поверхность. Гидравлический разрыв пластов – так называется описанная технология – применяют и в обычных нефтяных скважинах для увеличения отдачи. Он ведет свою историю с конца 1940-х годов.

Метод приводит экологов в ужас. Такое воздействие оставляет в земле немало опасных веществ. Некоторые источники утверждают, что газовики используют почти 600 наименований химикатов! Несмотря на то что их доля в закачиваемой смеси очень мала (около 1%), они наносят непоправимый ущерб почве и воде. Добывающие корпорации, разумеется, настаивают на обратном. Ряд подтвержденных инцидентов заставляет больше верить защитникам природы. Поэтому в некоторых странах пошли на радикальные меры. К примеру, во Франции и в Болгарии метод гидроразрыва пластов запрещен законодательно. А вот в Великобритании в конце 2012 года существовавшее аналогичное ограничение, наоборот, отменили.

Смотрите на iPad: мчимся без крыши.

БЕЗ ШАПКИ, НО С ШАРФОМ

Складываем крышу нового «Ауди-А3» | **Производство** Германия | **В России** с весны 2014 г. | **От** 31 700 евро в Германии | **Автор** Вадим Никишев

Если неспешно дефилировать в новом кабриолете «Ауди-А3» по побережью, то даже поздней осенью можно наслаждаться преимуществами открытого всем ветрам кузова. Но стоило подняться в горы, где перевалы укутаны зябким туманом, стёкла пришлось поднять. А складной верх до поры до времени оставался занимать 45 л багажного отсека из 320 – климат-контроль и теплый «воздушный шарф» в спинках передних сидений позволяют чувствовать себя вполне комфортно (конечно, при условии, что над задними местами установлен ветрозащитный экран). Однако затем пришлось сбросить скорость ниже 50 км/ч и поднять многослойный тент – процесс занимает 18 секунд. Для сравнения: жесткокрышим родстерам «Мерседес-Бенц SLK» и БМВ-Z4 для этого требуется на пару секунд больше, а скорость движения должна быть ниже.

«Ауди» принципиально не отказывается от мягкого верха. Сочлененную конструкцию из металла и пластика сложнее вписать в облик автомобиля – это раз. Многим нравится, что даже с закрытым салоном их автомобиль ни за что не перепутать с купе – два. И наконец, весит такая крыша меньше аналогичных «черствых» бутербродов – а в Ингольштадте неустанно борются с избытком веса.

Несмотря на ощутимую прибавку в габаритах (в длину – аж на 180 мм!), кузов нынешнего кабриолета скинул около 37 кг. Из сверх- и ультрапрочных сталей выполнены силовая структура и панели, капот и балка бампера – из алюминия. Даже с магниевых направляющих выдвижного монитора в салоне умудрились соскрести 640 г!

Интерьер кабриолета такой же, как у закрытых «трешек». К качеству отделочных материалов и сборки не придраться, а единственный эргономический прокол традиционно относится к педальному узлу: ход педали сцепления на машинах с механикой великоват. Хотя, если напрячь память, в автомобилях прежнего поколения работать педалью не было удобнее.

Хватаю самую мощную, 180-сильную версию с 7-ступенчатой коробкой с двумя сцеплениями «S троник» – и на́ тебе, выезды в горы временно перекрыты полицией, прокатиться можно лишь вдоль моря. Прогулка приятная, но как оценить потенциал силового агрегата в размеренном европейском трафике? Пара интенсивных ускорений со светофоров – и ты уже набрал положенные 50 км/ч. Скорость словно нарочно соответствует той, на которой можно опускать и поднимать крышу…

Зато есть возможность насладиться богатым оснащением. Например, возможностями системы MMI с 7-дюймовым экраном. Можно создать точку доступа для всех пассажиров, задействовав сим-карту автомобиля или подключив в качестве модема собственный телефон. Можно даже надиктовать СМС или текст электронного письма либо, наоборот, прослушать сообщение, не отвлекаясь от дороги! Впрочем, и тут водителя подстраховывают системы слежения за разметкой, контроль слепых зон и активный круиз-контроль. Даже проморгать дорожный знак не получится – камера засечет его и выведет ограничение на информационный дисплей.

Аналогичным набором функций можно укомплектовать и 1,4-литровую

Широкий выбор оснащения, высокие ходовые качества.

Мягкий верх защищает от шума хуже жесткого.

1 видео
см. с. 22





«Воздушный шарф», встроенный в передние сиденья, включается кнопкой в блоке климат-контроля и имеет три степени обдува.





Стильный, качественный и продуманный салон знаком по другим модификациям А3.

Клавиша управления крышей – одно из немногих отличий.



Данные производителя

Модель	Audi A3 Cabriolet	
	1.4 TFSI COD	1.8 TFSI S tronic
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4421/1793/1409/2595	
колея спереди/сзади	1555/1526	
Объем багажника, л	320	
Радиус поворота, м	н.д.	
Снаряженная полная масса, кг	1365/1865	1430/1930
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,1	7,8
Максимальная скорость, км/ч	218	242
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,1/4,3/5,0	7,3/4,8/5,8
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1395	1798
Степень сжатия	10,0	9,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 5000	132/180 5100-6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1500–3500	250 1250–5000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	Р7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электромеханическим усилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	

версию мощностью 125 л.с. с механической коробкой передач. Но скажите на милость, зачем тут активный «круиз»? Все равно уперся в тихохода и придется выжимать педаль и щелкать короткоходным рычагом. Впрочем, в дальней дороге с преобладанием скоростных автобанов он, наверное, будет нелишним и на машине с «ручкой».

Зато механика как нельзя более кстати на серпантинах! Выезд в горы наконец открыли, и теперь мы грызем локти, вспоминая 180-сильную машину в ожидании, когда 125 малолитражных «лошадей» втащат «Ауди-А3 Кабриолет» в горку после очередного крутого поворота. Проигрывает он и в тяге: у старшего мотора пиковый момент 250 Н·м (это на 50 Н·м больше, чем у 1,4 TFSI), а доступен он чуть раньше. Еще интереснее, наверное, был бы 2-литровый турбодизель с его 150 «лошадками» и 340 Н·м.

Однако для прогулок и ежедневной эксплуатации хватит и 125-сильного мотора 1,4 TFSI. Оптимальным выбором выглядит 1,4-литровая версия мощностью 140 сил, но коль кабриолет вряд ли будет единственной машиной в семье, то наверняка многие не станут экономить и выберут топовое исполнение. ЗР



Новое поколение изрядно крупнее, но 180-миллиметровая прибавка в длину пришлась в основном на задний свес.

ПУТЕШЕСТВИЕ К ЦЕНТРАМ ЕВРОПЫ

Пробег на «Шкоде-Рапид» накануне старта российских продаж | **Маршрут** Чехия – Словакия – Польша – Литва, 1726 км | **Расход топлива** 6 л/100 км | **Найдено** центров 3 штуки | **Авторы** Игорь Моржаретто, Антон Чуйкин



У нас складывается неплохая традиция – «За рулем» везет в Москву горячую новинку к началу российских продаж. Так было с «Дастером» (ЗР, 2012, № 7; 2014, № 2), «Кобальтом» (ЗР, 2013, № 2)… На очереди долгожданный «Рапид»!

Перед вылетом в Чехию кто-то из соавторов задал очень своевременный вопрос: «Как мы ввезем в Россию машину, зарегистрированную в другой стране?!». Увы, калужские «рапиды» тогда еще пребывали в стадии опытных образцов, то есть были недоступны. А что такое пересекать границу с чужими номерами или вовсе без таковых, мы слишком хорошо узнали год назад, когда пришлось оставить «Кобальт» в Казахстане… Вопрос «как ехать?» быстро переделали на «куда?». И тут вспомнилась анекдотичная история про середину Европы, которую находили то в одной, то в другой стране. Едем ее проверять на самой что ни на есть среднеевропейской машине!

САМЫЙ ПАТРИОТИЧНЫЙ

Неброский белый лифтбек (таких по странам Европы колесит уже немало) наматывает первую сотню километров по дорогам Чехии. Хотелось бы написать «летит», но это неправда: в стране ныне идет большой ремонт, многие трассы разрыты. Только успеваешь разогнаться до разрешенных 120 км/ч – и снова педаль тормоза в пол: впереди очередной участок, где дорога сужена с трех полос до одной. В общем, первые триста километров дороги совсем не порадовали. В отличие от машины, которая легко приняла на борт четырех человек. И еще легче 550-литровый «трюм» проглотил наш невеликий багаж.

С дрожью в голосе (жесткую подвеску поминают «Рапиду» еще со времен первого тест-драйва полтора года назад) один из нас излагает историю центра Европы:

– На протяжении нескольких веков задачку – как определить центр столь неправильной фигуры – решали по-разному, но одно, как правило, оставалось неизменным: центр Европы каждый ученый находил… на территории своей страны. Поэтому центров


см. с. 22



Хорошо воспитанный среднеевропейский автомобиль обучен всем европейским языкам, включая турецкий и китайский.

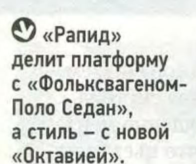
Для пассажиров сзади: подлокотник (1 штука), подстаканник (два, универсальные), подголовник (каждому).



«Айфон» входит в гнездо ровно настолько, чтобы вы видели, кто звонит.

В Польше льет дождь. В «Рапиде» – тоже, когда на остановке открываешь пятую дверь.







Крючки, сетки, ниши служат приятным дополнением к объему в 550 л. Разве что крепления для бутыли с омывайкой не хватает.

«Рапид» делит платформу с «Фольксвагеном-Поло Седан», а стиль – с новой «Октавией».





Skoda Rapid

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4483×1706×1461
Колесная база, мм	2602
Колея спереди/сзади, мм	1457/1494
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная/полная масса, кг	1230/1690
Объем багажника, л	550–1490
Разгон 0–100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	206
Топливо/запас топлива, л	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,4/4,8/5,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый с турбонаддувом, Р4, 16 клапанов, 1,4 л; 90 кВт/122 л.с. при 5000 об/мин; 200 Н·м при 1500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; DSG7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 185/60R15.



Словацкий центр Европы оказался очень скромным: рядом с церковью небольшой камень, текст на граните посвящен событиям прошлого века и не нуждается в переводе.

По паспорту клиренс 136 мм. По среднеевропейским меркам неплохо, а для России его наверняка увеличат. Миллиметров на четырнадцать...

Мотор 1,4 TSI надо кормить бензином не хуже европейского «Супера», а по-нашему – «девяносто пятого».





> Не может быть, чтобы в Калуге подвеску не адаптировали, сделав машину помягче и малость повыше.

в Европе много. Ближайший к родине «Шкоды» – в соседней, а недавно и братской Словакии. Впрочем, всё это было Австро-Венгрией, когда в 1815 году местные географы определили центр Европы аккурат между бассейнами Балтийского и Черного морей, недалеко от курортного городка Кремница...



Полноразмерная запаска принимает стандартный инструмент и фирменную коробочку с запасными лампами; ниша готова вместить и 16-дюймовое колесо.

– ...куда мы сейчас сворачиваем, – перебивает навигационная система.

Здесь машина совершенно меняется – видимо, потому, что въезжаем на словацкие автобаны, едва ли не лучшие в Европе. «Рапид» бежит веселее, а главное – ровнее. Видимо, по планам Евросоюза дорожные работы в Словакии закончились в прошлую пятилетку... Главное – не превысить скорость и не забыть купить «виньетку» – пропуск на скоростные дороги (мы сделали это на АЗС недалеко от границы).

Будем надеяться, так же ровно поедут и калужские «рапиды» – ну не может быть, чтобы подвеску не адаптировали, сделав машину по примеру прочих российских «шкод» помягче и малость повыше.

Съезд со скоростной трассы, поворот, второй, и вдруг на вершине очередного холма, рядом со старой церковью, замечаем знак «Стред Европы»! Чтобы найти его, мы отъехали от Млада-Болеслава на 530 км, потратив шесть часов и 34 л топлива (87 км/ч, 6,4 л/100 км).

САМЫЙ СТАРЫЙ

Возвращаемся на автостраду, нахваливая ходкую и экономичную машину. Такую модификацию, со 122-сильным 1,4-литровым мотором и автоматом DSG, планируют сделать топовой и в России.

Какие еще будут? Из гаммы силовых агрегатов, которые сегодня в принципе возможны для «Рапида» (см. табл.), сразу исключим трехцилиндровый мотор 1,2 л – его наверняка сочтут малахольным и клиенты, и маркетологи. Более мощные 1,2 TSI тоже оставим европейцам и обратим внимание на проверенные временем моторы 1,6 л: неспроста они оставлены в строю – при той же мощности 105 л.с. и экологии на уровне Евро-4. Вариант с классическим автоматом успокоит тех,



Центр Европы по-польски: большой камень с памятным знаком на центральной площади провинциального городка. А еще здесь бывал папа римский, и сей факт запечатлен куда заметнее…

ТАКОЙ БУДЕТ И В РОССИИ

Мы путешествовали на самом мощном и богато оснащенном «Рапиде»: двигатель 122 л.с. с непосредственным впрыском и турбонаддувом, коробка DSG, комплектация «Элеганс»; в Чехии такой в базе стоит от 468 000 крон. Дополнительно он был нафаршированн массой опций (сигнализация, навигатор, парктроник, круиз-контроль и т. д.), что увеличило цену до 513 000 крон. В пересчете на рубли – 850 тысяч.



Полная гамма силовых агрегатов Skoda Rapid

Силовой агрегат	Бензиновый двигатель				Дизельный двигатель
	1,2 MPI	1,2 TSI	1,6 MPI	1,4 TSI	1,6 TDI
M5	75 л.с.	86 л.с.	105 л.с.	–	90 л.с. 105 л.с.
M6	–	105 л.с.	–	–	–
A6	–	–	105 л.с.	–	–
DSG7	–	–	–	122 л.с.	90 л.с.

– российские версии (предположение ЗР).

кто страшится DSG. В общем, насчет 1,6 л сомнений нет: это обычный ход – для России предлагают что попроще… и постарше, со всеми вытекающими.

Кстати, о возрасте. Найдя «патриотичный» центр Европы, мы теперь движемся к самому древнему. В 1775 году Шимон Антоний Собекрайский, астролог и картограф короля Речи Посполитой, определил четыре крайние точки Европы (в Португалии, Норвегии, Греции и на Урале) и вычислил центр примерно на равном удалении от каждой. Оказался он (не сомневайтесь!) в северо-восточной Польше, на рыночной площади городка Суховоля, куда сейчас и держим путь.

Но вернемся к нашим «рапидам». Вряд ли продавцы избегут соблазна представить россиянам самую мощную машину (см. выше) – это будет как минимум хорошее отличие от «Поло Седан» с его единственным мотором, тем самым, 1,6-литровым.





ВСТРЕЧА В ЦЕНТРЕ ЕВРОПЫ

В этом году можно праздновать 80-летний юбилей «Шкоды-Рапид». Ведь именно в 1934-м у модели «Популяр» появилась более дорогая версия, которую годом позже окрестили «Рапид».

Модель, ориентированная на средний класс, имела по тем временам практически всё, что приличествовало солидному автомобилю. Независимые подвески обеих осей и гидравлические тормоза, трехступенчатая коробка передач с синхронизаторами на второй и третьей и централизованная система смазки шасси. Не забыли шторки на заднем окне и отдельный плафон освещения над мягким задним диваном. На «рапиды» ставили 1,4-литровый мотор мощностью 31 л.с., а с 1938-го и 1,6-литровый 42-сильный агрегат. Ну а в 1938-м автомобиль получил еще довольно редкий в те годы верхнеклапанный 1,6-литровый мотор.

История первого «Рапида» закончилась в 1947 году. В 1980-х под этим именем делали купе на базе «Шкоды-120/130».

Но настоящий преемник первого «рапида» – конечно же, этот лифтбек. Он тоже ждет рачительных хозяев, знающих толк во внешне неброских, но добротных вещах.

А вот если у них хватит смелости привезти в Россию дизель… Мы-то будем очень рады, как сторонники и поборники дизелизации, – но многие ли присоединятся? Так что предположение о дизельном «Рапиде» в России – большой вопрос. И еще больший аванс для калужского завода: дизельные машины на конвейерах российского предприятия до сих пор не собирали.

За этими рассуждениями незаметно выскочили из Словакии и въехали в Польшу, прошли ее с юга на север, вымокли под дождем и, наконец, прибыли к знаку «Сродек Европы». Самое большое впечатление произвел даже не камень, а киоск в маленьком городке Суховоля: пять автомобильных журналов, из них два по теме ретро! И никто его не сносит…

«Межцентровое» расстояние – 849 км, средняя скорость 75 км/ч, расход топлива 5,9 л/100 км.



В Чехии, Словакии и многих других странах Европы автострады платные. Запомните интернациональное слово «виньетка»!

Пять минут позора, 14 злотых – и польская автоматическая мойка сдалась под напором чешского автомобиля и русских журналистов.

САМЫЙ ПРАВИЛЬНЫЙ

В мае 2013 года, выслушав критику клиентов, «Шкода» ввела на двух дорогих комплектациях «Рапида» четыре электрических стеклоподъемника вместо двух. Удобнее стало в первую очередь водителю: ему теперь легко открыть окна сзади (по просьбе детей, например, или чтобы проветрить). Эх, все и всегда бы так относились к критике!



В 1989 году за поиски центра Европы взялись французы. И представьте, нашли его не под Парижем и не вблизи Ниццы, а в 25 км от Вильнюса. И вот уже неподалеку от литовской деревни Пуришкес появляется памятный камень, обозначающий истинный центр нашей части света.

Таковым ему пришлось быть недолго, ровно до того момента, когда выяснилось, что при вычислении геометрического центра Европы французские ученые (так и хочется сказать: британские) забыли… Мальту! Камень передвигать не стали, а воздвигли в 100 метрах (вот и вся неточность) величественную колонну – к ней-то сейчас и ведет наш путь.

За пару дней привыкаешь к любой машине, узнаешь ее особенности и зачастую переоцениваешь некоторые черты. Например, мы уже не обращаем внимания на жесткость подвески, но критикуем глубокий щелеобразный бардачок, в который даже «Айпад» класть неудобно. Очень приличный свет фар омрачает неровная подсветка приборов: центральное окошко яркое, а циферблаты по бокам тусклые на его фоне. И регулировки яркости не нашли, кстати.

Вместительный практичный автомобиль для всей Европы, включая Россию.

Жесткая подвеска на европейской версии машины; неудобный бардачок; неровная подсветка приборов.

На проселках «Рапиду» добавит уверенности защита днища, которую, хочется верить, обретут машины калужской сборки.

> **Российские «рапиды» будут стоить 450 000–750 000 рублей, с учетом опций – до 850 тысяч.**

Сзади автомобиль настолько просторен, что начинаешь опасаться, поместится ли за рулем очень крупный водитель. Такового среди нас не нашлось, поэтому отложим проверку до российского теста.

Обживая «Рапид», так и не смогли задействовать все крючки, ниши и прочие «тайнички». Особенно жалко было держать пустыми кармашки по бокам спинок передних сидений. Сюда так и просится мобильник, или очки, или диктофон, или еще какой-нибудь девайс… который мы наверняка забудем, отдавая машину хозяевам.

Собственно, этот миг уже близок, и мы понимаем, как жалко расставаться. По проселку, мимо очень русской березки, поднимаемся к просторной площади, окруженной многочисленными флагштоками. Вот он, «Европас центрас»!

От польской точки мы ехали к нему пять с половиной часов, проделав 347 км со средним расходом топлива 5,7 л/100 км.

СРЕДНЕЕВРОПЕЙСКИЙ

В общем, хороший у чехов (с немцами) получился автомобиль! Причем, похоже, попал он в золотую середину во всех отношениях – по цене, характеристикам, размерам… Этакий «среднеевропеец», который должен понравиться всем – и в Португалии, и на Урале, и на Мальте, и в Норвегии. Что интересно, и в модельном ряду «Рапид» расположился ровно посередине – между «Фабией» и «Октавией». Или, возьмем крайние точки, между «Ситигоу» и «Супербом»… Середнячок? Обидное слово, хотя, как известно, на середняках мир держится.

Главный вопрос – сколько будет стоить? На момент подготовки материала компания не сообщала ни цены, ни комплектации, поэтому давайте строить версии. Учтем курс кроны, поправку в виде российской сборки и получим базовую цену машины в «нашей» дорогой комплектации – примерно 750 000 рублей. Цена простых версий стартует, видимо, с 450–500 тысяч. Для справки: «Поло Седан» стоит от 460 000 рублей. А здесь и дизайн свежее, и моторов несколько, и два кузова (хэтчбек, кстати, будет привозной).

Насколько правильны наши ценовые ожидания, узнаем совсем скоро, когда «среднеевропеец» обоснуется на калужском заводе и разойдется по российским дилерам.

…Недавно наши соотечественники, определяя центр Европы с учетом островов Новой Земли, нашли его новое положение – в Калининградской области. Добро пожаловать в Россию! ЗР

Назначить эту карту SD для Вашей навигационной системы? Извлечение карты SD в процессе назначения может привести к её повреждению.

Назначить | Отмена

На въезде в Литву меняем карты: Западную Европу на Восточную. Значит, мы где-то в центре.

Самый достоверный центр Европы: 54°54′ с. ш., 25°18′ в. д., примерно в 25 км к северу от Вильнюса.



7,6 секунды до 100 км/ч тратит подзаряжаемый гибрид «Фольксваген-Гольф». Резвость отмечена в названии модели: ее наделили приставкой GTE – перекличка с мощными версиями GTI и GTD.



0 долларов потратил на топливо американец Джо Глини, совершив поездку из Нью-Йорка в Лос-Анджелес. Сэкономить ему позволили бесплатные зарядные станции «Суперчарджер», созданные «Теслой». За 5500 км путешественник посетил 28 электрозаправок.

ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

Парк электромобилей растет довольно медленно, несмотря на все старания разработчиков, маркетологов и законотворцев, пытающихся активно продвигать новые технологии, развивать инфраструктуру, вводить налоговые послабления. И это в передовых автомобильных державах – Европе, США, Японии. Что уж говорить про Россию. Наша тематическая подборка иллюстрирует сложившуюся ситуацию.



1 Электрокар «Мицубиси i-MiEV» теперь стоит в России от 999 000 рублей. До этого цена субкомпактного городского хэтчбека начиналась с 1,8 миллиона. Резкое снижение стоимости – результат обнуления с начала года таможенных пошлин на электрокары на территории Таможенного союза, в который входят Россия, Белоруссия, Казахстан (правда, падение цены почти на 45% превысило величину отмененного сбора).

За электрокаром и теперь вряд ли выстроится очередь, ведь за эти деньги выбирать есть из чего. За три года в России продано всего 211 машин i-MiEV. Пока это единственный электромобиль, официально продающийся в нашей стране. И похоже, в ближайшее время ему никто не составит компанию.

2 Для зарядки батарей в России доступно около 200 специальных станций, 50 из них – в Москве. В ближайшее время эта цифра должна вырасти на порядки. Компания «Револьта» заявила о намерении в течение шести лет открыть 5600 ЭЗС в Москве и Подмосковье. Но сдержит ли слово? Ведь обещание, данное осенью 2012 года, еще не начали воплощать в жизнь. Собираются помочь владельцам электрокаров и городские власти. Уже в этом году в мегаполисе появятся терминалы зарядки в зоне платной парковки в центре города. Количество розеток и стоимость пользования пока неизвестны.

3 В Европе установлена тысячная станция быстрой зарядки стандарта CHAdeMO: такая восстанавливает до 80% заряда всего за полчаса. В этом году их число увеличится до 1839. Больше всего терминалов приходится на Великобританию – 195 единиц. За ней следуют Франция (107) и Норвегия (94). По плотности расположения лидирует Эстония: здесь на каждые 10 000 км² территории приходится в среднем 37,75 зарядной станции. У идущей следом Голландии аналогичный показатель равен 30,68, у Бельгии – 15,52.

4 Электромобили преподносят как технологию будущего и спасение от нефтяной зависимости. Однако кое-кто, похоже, начинает разочаровываться. В частности, компания «Рено» объявила о свертывании производства электрической версии седана «Флюэнс». Главная причина – низкий спрос. С момента дебюта модели в 2010 году выпущено всего 3487 экземпляров. Кроме того, признана банкротом компания «Проджект беттер плейс», в партнерстве с которой «Рено» разрабатывала модификацию с легкозаменяемым блоком аккумуляторов.





500 пеших сотрудников Московской административной дорожной инспекции (МАДИ) выявляют нарушения парковки на улицах мегаполиса. Им выдали ручные комплексы фиксации нарушений и сшили особое обмундирование.



ЛИХАЧИ ПОД КОЛПАКОМ

ГИБДД подсчитала количество злостных нарушителей Правил дорожного движения. Оказалось, только по московским дорогам ездит около 10 000 водителей, на чьем счету сотни проступков. Полицейские заверили, что они известны, их отслеживают с помощью умной транспортной системы, пресекают дальнейшие нарушения и наказывают. Средний штраф для таких автомобилистов составляет от 500 до 2500 рублей. Правда, ситуация на дорогах и статистика аварийности заставляют усомниться как минимум в эффективности стараний московской автоинспекции.

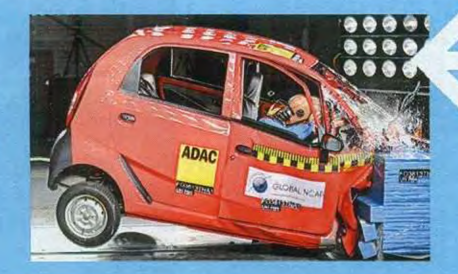




ЛИНКОР

В конце года американцы увидят в шоу-румах новое поколение «Форда F-150». Лучше всего пикап отрекомендуют успехи его предшественников – самых популярных в классе вседорожников на протяжении 37 лет. Вместе с пикапом дебютировал очередной мотор из семейства «Экобуст» – 2,7-литровый V6. Мощность агрегата пока не сообщают. В линейке F-150 он составит компанию атмосферной и наддувной «шестеркам» объемом 3,5 л, а также 5-литровому V8. Пикап обзавелся целым рядом систем, облегчающих погрузку и маневрирование, – встроенными в кузов скобами и выдвижными трапами, камерами кругового обзора, системой диагностики прицепа, дистанционным запиранием заднего борта. По заказу головной свет сделают полностью светодиодным, а в кабине установят розетки на 110 В.

68 км² территории Гамбурга к 2034 году закроют для движения частных машин. В рамках проекта «Зеленая сеть» центр города насытят велосипедными и пешеходными дорожками, доработают маршруты городского транспорта, включая водный.



5 дешевых малолитражек, выпускаемых в Индии, прошли крэш-тесты в британской организации «Глобал NCAP». Аутсайдер – «Тата-Нано» – не набрал ни балла. Самый дешевый в мире автомобиль не оставляет шансов ни водителю, ни пассажирам.



БОЕВОЙ КЛИЧ «КИА»

Одним из самых ярких – в прямом смысле слова – дебютов Детройта стало купе «GT4 Стингер» авторства калифорнийской дизайн-студии «Киа». Как гласит пресс-релиз, «машина доставит удовольствие на дорогах общего пользования и на гоночном треке». Содержание соответствует форме. Двухлитровый бензиновый двигатель с турбонаддувом выдает 315 л.с. и через 6-ступенчатую механическую коробку передает тягу на задние колеса. Салон с посадочной формулой 2 + 2 предоставляет завидную для спорткара обзорность: спасибо передним стойкам с прозрачными секциями. О серийном выпуске говорить рано, однако компания уже не первый год лелеет мечту о большом двухдверном авто. Машина появится в продаже в 2016-2017 году.





карбон, алюлиний и всё при нем

ДИКИЙ МАЛЫЙ

Изготовленный из карбона и алюминия кузов концепт-кара «Ауди-Олроуд Шутинг Брейк» скрывает гибридную силовую установку из 2-литрового двигателя TFSI мощностью 292 л.с., 54-сильного электромотора, интегрированного в 6-ступенчатую коробку «e-S троник», и еще одного электродвигателя в 116 л.с. на задней оси. Суммарная отдача достигает 408 л.с., обеспечивая 1,6-тонной машине разгон с места до сотни за 4,6 секунды. Несмотря на внушительную мощность, производитель обещает средний расход топлива 1,9 л/100 км. На электричестве автомобиль проезжает до полусотни километров, а общий запас хода превышает 800 км. Классическую комбинацию приборов заменил дисплей с диагональю 12,3 дюйма. Водитель сам формирует на нем подборку нужной информации. Такое решение открыло новые возможности в компоновке и эргономике. К примеру, весь экран можно занять картой навигации. Управление климатом и обогревом сидений перенесено на дефлекторы вентиляции. Кстати, многие детали экстерьера и интерьера перейдут на серийные модели – в частности, купе TT следующего поколения.



1000–1500 руб. штрафа – наказание для водителя-тихохода, не пропускающего вне населенных пунктов скопившийся за ним транспорт. Это требование и раньше содержалось в ПДД, однако санкция за его невыполнение появилась только сейчас.



6% составит рост стоимости проезда по платным автомагистралям в России. «Автодор» объясняет подорожание инфляцией и собирается провести корректировку цен летом.

АВТОБУСНАЯ ОСТАНОВКА



Издательство «За рулем» выпустило энциклопедический справочник «Отечественные автобусы и троллейбусы 1900–2000 гг.». Авторы Сергей Канунников и Максим Шелепенков обобщили информацию о 128 (!) заводах России и СССР, строивших пассажирские машины. В книге более 1000 фотографий.

КОНЕЦ «ЛЯНЧИ»

Концерн «Фиат» анонсировал очередное рационализаторское предложение. Марка «Лянча» покинет европейский рынок и будет доступна только у итальянских дилеров. Более того, гамму моделей сократят до одной-единственной! Выживет только хэтчбек «Ипсилон» (на фото), представленный два года назад. Модель «Дельта», а также клонированные «крайслеры» («Флавия», «Вояджер» и «Тема») покинут конвейер. Это означает неизбежное забвение некогда знаменитой марки, а со временем и полную ее ликвидацию. На внешних рынках итальянский автогигант будут представлять бренды «Фиат» и «Альфа Ромео», причем первый сосредоточится на машинах низшего и среднего ценового сегмента.



В КОМПАКТ-КЛАСС



«Кадиллак» представил еще одну модель ATS. На сей раз двухдверную. Это первый опыт марки по выпуску столь компактного купе. В арсенал новой версии вошли два наиболее мощных двигателя: 2-литровый турбо мощностью 276 л.с. и «шестерка» объемом 3,6 л, развивающая 326 «лошадей». Наряду с 6-ступенчатым автоматом доступна механическая коробка, за доплату купе ATS сделают полноприводным. Машина получилась чуть длиннее, шире и ниже седана при такой же колесной базе. В обширном списке опций есть адаптивная подвеска, светодиодные фары с многорежимным светом и точка доступа Wi-Fi, позволяющая подключать до семи гаджетов одновременно. Видимо, из расчета по два прибора на каждого пассажира.

амбиции в меньших маштабах



ДО ГИБДД НЕ ДОШЛО

ГИБДД до сих пор получает не все уведомления банков об оплаченных водителями штрафах, и судебным приставам приходят постановления о взыскании штрафов, которые граждане уже оплатили. Например, в 2013 году приставы получили почти 900 000 таких постановлений – на 100 000 больше, чем годом ранее. В России только 11 банков работают с единой информационной системой, позволяющей своевременно удостовериться в оплате штрафа водителем. Так что автовладельцу перед выездом за рубеж лучше проверить по базам, не висят ли на нем неоплаченные штрафы.

Материалы рубрики подготовил Дмитрий Золотарев.

НАДЕТЬ ГУСЕНИЦЫ



Для тех, кто хочет превратить вседорожник в сверхпроходимого монстра, канадская фирма «Эй-Ди Бойвин» (AD Boivin) выпустила комплект быстроустанавливаемых гусениц Track N Go. Всего 15 минут понадобится на их монтаж, при этом снимать колеса не надо – каждую гусеницу ставят на пару приводных роликов, которые и вращают ее, а для фиксации от линейных и угловых перемещений относительно колеса предусмотрены свободно вращающиеся ролики, обхватывающие шину с боков. Максимальная скорость на траках 60 км/ч, передвигаться можно не только по бездорожью, но и по асфальту. Симметричная конструкция приводов позволяет эффективно двигаться как вперед, так и назад. Цена такого комплекта немалая – 25 000 долларов. За такие деньги в России можно трактор купить.

ОТ МОБИЛЬНИКА К АВТОМОБИЛЮ

Один из лидеров по производству компьютерного видеожелеза компания NVIDIA представила процессор Tegra K1, адаптированный к работе в автомобиле (ранее его применяли в мобильных телефонах и планшетах). Он позволяет параллельно обрабатывать сигналы от двух разных систем благодаря технологии CUDA.

Tegra K1 управляет системами помощи водителю, получающими данные с видеокамер (обнаружение пешеходов, отслеживание слепых зон, оповещение при смещении из полосы движения, распознавание дорожных знаков, ночное видение), а также контролирует бдительность водителя при помощи камеры на приборной панели. Кроме того, процессор может создавать фотореалистичные 3D-изображения для цифровой приборной панели, навигации и в информационно-развлекательной системе. Tegra K1 полностью программируемый и открытый – обновления программного обеспечения можно получать посредством Wi-Fi или через мобильный портал, что невозможно для большинства автомобильных систем.



КАК ЯРКО СВЕТИТ!

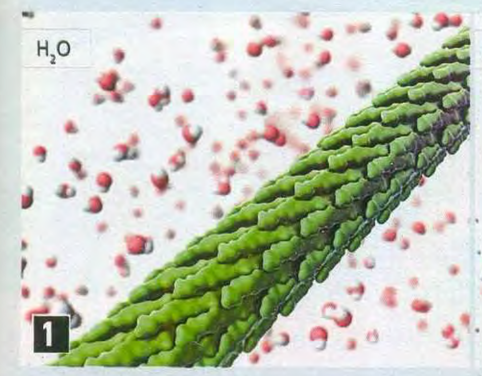
Зарядные станции встречаются далеко не на каждом углу, поэтому компания «Форд» установила на крышу компактвэна «С-МАХ Солар Энерджи» солнечные батареи для выработки электричества прямо на борту. Идея, на первый взгляд, не нова – например, «Тойота» уже давно оснастила гибридный «Приус» 250-ваттной светопоглощающей панелью. Изюминка конструкции «Форда» – в дополнительном концентраторе солнечной энергии с линзами Френеля, которые улавливают передвижение Солнца. Собирая лучи под разными углами, линзы фокусируют их и направляют на солнечные батареи, отчего их эффективность, как уверяет производитель, значительно повышается (максимально – в восемь раз). Летом за один световой день можно зарядить батарею емкостью 8 кВт·ч (кстати, для пополнения от домашней розетки на это понадобится около 4 часов) – должно хватить на 30–40 км. Считают, что в странах, не испытывающих дефицита в солнце, до 75% передвижений можно совершать на солнечной энергии. Машину приводит в движение гибридная силовая установка со 140-сильным бензиновым мотором и 35-киловаттным электродвигателем, которые могут работать вместе или по отдельности.

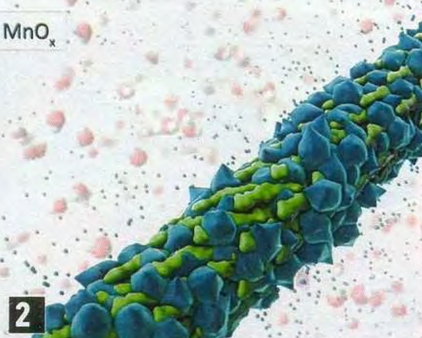


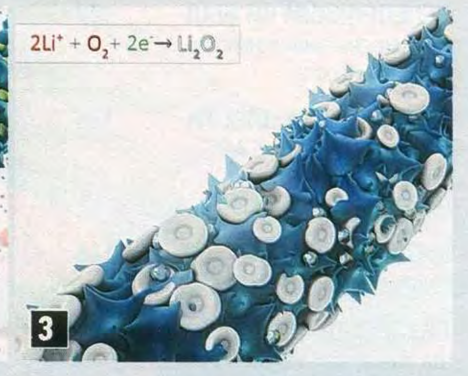
ЗАРАЖЕННЫЕ БАТАРЕИ

Развитие накопителей электроэнергии следующего поколения – литиево-воздушных батарей – сдерживает поиск подходящего материала для электродов. Исследователи из Массачусетского технологического института предлагают оригинальное решение – для производства электродов использовать генетически модифицированный безвредный вирус-бактериофаг М13 (рис. 1). Он захватывает молекулы марганца из электролита и структурно связывает их между собой – нитевидный вирус обрастает частицами (рис. 2). Шероховатая структура значительно увеличивает рабочую поверхность катодов и, следовательно, емкость батареи. По прикидкам, батареи с электродами из вирусов обеспечат плотность энергии, до трех раз большую по сравнению с нынешними аналогами (рис. 3: катод с ионами лития).

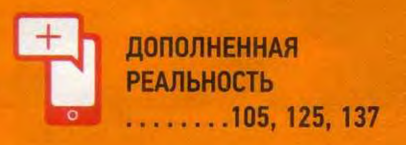
Но преимущества не только в рабочих показателях. В отличие от обычных литиево-ионных батарей, для изготовления «зараженных» литиево-воздушных не нужны высокие температуры и опасные химические реагенты – процессы проходят при комнатных температурах, используется электролит на водной основе. Кроме того, вирусы строят трехмерную структуру с крепкими поперечными связями из нанопроводов, тем самым придавая электроду большую прочность, а стало быть, и долговечность. Вдобавок снижается потребность в драгоценных металлах. Требуется лишь небольшое количество палладия – катализатора для электрохимических реакций при заряде и разряде.







2 ТЕСТЫ



Участники Mazda3, Toyota Auris, Seat Leon, Ford Focus, Skoda Octavia | **Автор** Сергей Воскресенский | **Фото** Константин Якубов

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ПЯТЕРКА



30 фото
см. с. 22

Кто же ключевые фигуры сегодняшнего теста? Быть может, соплатформенники «Фольксвагена-Гольф», которого формально нет (вот ведь интрига!) в списке участников? Поблескивающий модной светодиодной оптикой и поигрывающий турбомускулатурой версии FR горячий испанский парень «Сеат-Леон»? Или воплощенная практичность – «Шкода-Октавия», в новом обличье всё больше напоминающая даже не «Фольксваген», а скорее «Ауди»?

Не отнять лидерских амбиций у новейшей «Мазды-3». Ее внешность – как мощный залп по расхожему мнению о том, что машины вокруг стали одинаковыми. Ее землячка «Тойота-Аурис», хоть и не претендует на роль безоговорочного лидера, по части экстерьера и двигателя наверняка постарается утереть нос соперникам. Ну а «Форд-Фокус», опытный боец в спорах, – прекрасная точка отсчета для оценки управляемости и комфорта.

Уделим внимание ценовой привлекательности? Тут чемпионы найдутся сразу. И бог с ним, с «Леоном» за 1 133 140 рублей. В конце концов,

нераскрученность марки в России, фольксвагеновские гены плюс ориентация версии FR на специфического потребителя придают модели оттенок эксклюзивности.

Чего не скажешь о потенциально массовой «Мазде» с ее «скай»-технологиями и опционным пакетом, в нашем случае подбрасывающим цену аж до 1 121 000 рублей. Панели дверей из искусственной кожи, электропривод и опять же кожаная обивка сидений, 18-дюймовые колеса и система контроля выхода из полосы – недешевые опции. К доплате за металлик (13 750 рублей) уже привыкли, но теперь и за фирменный красный цвет требуют 18 750 рублей!

Даже очень неплохо оснащенная «Октавия» с ее ценовой планкой в 1 021 550 рублей – сама скромность. Не говоря уже об «аутсайдерах» дешевле миллиона – «Тойоте» и «Форде».

ЗАПАСНОЙ СОСТАВ

Вам нужен хорошист? Это «Тойота-Аурис». Вот где эмоции уступают место практицизму. Казалось бы, тут есть все необходимое и даже больше: мягкий пластик отделки, кожа, навигационный и информационный дисплеи, двухзонный «климат», даже прострочка на передней панели. Но все это меркнет на фоне «Мазды» и тем более «Октавии».

Возможно, ощущение недосказанности порождается неплохим, но и не эталонным водительским сиденьем с короткой подушкой и меньшим на фоне остальных диапазоном продольной регулировки. А может, смущают заурядные приборы с обычной голубой подсветкой. Так или иначе, но с этими настроениями солидарны даже задние пассажиры – им просто тесно. Неким бонусом посчитаем лишь тумблер отключения противобуксовки, порой мешающей выбраться из сугроба. Согласитесь, каждый раз решать этот вопрос через меню неудобно.

Особенности внутреннего убранства «Фокуса» хорошо известны. Как и традиционные придирки к тесноте на передних сиденьях и неудобству выхода – когда коленом задеваешь выгнутый край передней панели. Почти до боли знакомо водительское сиденье с неудобной горбинкой под лопатками, перегруженная кнопками центральная консоль, неудобные наружные зеркала.

Вот «Леон» – другое дело! В табели о рангах ему бы стоять – в нашем случае – между «Шкодой» и «Маздой». Но противоречивость испанского авто в том, что, будучи в основе «немцем», «Сеат» пытается вырваться из тесных корпоративных рамок. Например, в удобстве размещения задних пассажиров «Леон» немного уступает только «Шкоде». А вот что касается водительского инструментария...

Псевдоспортивный стиль, по-моему, не слишком подходит испанскому хэтчбеку. Массивные валики боковой поддержки водительского кресла не искупают его неудобства, подрезанное в нижней части рулевое колесо – на любителя. Броская, вся





Местами спорно, в чем-то очень узнаваемо, хотя переднему пассажиру и недостает «игрушек» перед глазами. В любом случае «Мазда» заставляет обратить на себя внимание.

Мода меняется: теперь на «Мазде» гордятся тем, что рычаг селектора автомата перемещается строго по прямой, без всяких зигзагов.

Нет, все же есть в японских авто что-то общее… Теперь и не узнаешь, кто у кого подсмотрел – «Мазда» у «Тойоты» или наоборот. В любом случае удобно.



Тахометр – главный? А как жить тем, у кого не будет проекционного экрана? Оказывается, на менее дорогих «трешках» комбинация приборов другая.

На стоянке для настройки, скажем, навигации в «Мазде» можно воспользоваться тачскрином. А вот на ходу управление дисплеем возложено на эту шайбу. Удобная штука, надо признать.

Профиль и размеры кресла «трешки» ближе к европейским (читай: немецким) стандартам. Усаживаешься здесь классно.



Mazda3

В России продажи хэтчбека и седана начались в конце 2013 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6, 1,5 и 2,0 л (104, 120 и 150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; 6-ступенчатая механика, 4- или 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Active +, Supreme.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 700 000–960 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Supreme, опции, 1 121 000 руб.

в желтых кантиках панель приборов быстро утомляет крикливостью. Словом, южный характер дает о себе знать, и далеко не всегда эти эмоции с правильным знаком.

В ПОГОНЕ ЗА МЕДАЛЬЮ

«Мазда-3». Оригинальность стиля и качество обивочных материалов здесь дополняются продуманностью форм и пропорций передних сидений. Водительское балует не только отменными диапазонами перемещений, но и единственным в нашей пятерке набором электрорегулировок (несложных). Кого-то наверняка насторожит пустота на передней панели и торчащий







За исключением графики, очень традиционно. Но как же в «Октавии» всё читается! Просто и понятно.

Система «старт-стоп», неотъемлемая примета современности, в России нужна так же, как экоподсказки для смены передачи. Хорошо хоть, что отключающий ее тумблер в «Шкоде» соседствует с рычагом коробки передач. В «Сеате» найти его куда сложнее.

Мимо таких тумблеров не промахнешься. И разъем USB у «Октавии» в нужном месте.

Отрадно, что в общем корпоративном стиле для «Октавии» нашлось что-то свое, индивидуальное.

Skoda Octavia

Продажи новинки в России начались в 2013 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2, 1,4 и 1,8 л (105, 140 и 180 л.с.); дизельный, 2,0 л (143 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; 5- или 6-ступенчатая механика, 6- или 7-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Elegance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
599 000–1 004 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,4 л, 140 л.с., 6-ступенчатая механика, Elegance, опции, 1 021 550 руб.



Легкий укол превосходства – небольшой ящичек под пассажирским сиденьем.

Сиденье просторное и удобное – как, собственно, и вся «Октавия».



с дизайнерским вызовом экран монитора по центру, – но компактный и насыщенный тумблерами руль, выверенные по усилиям и расположению педали, рычаг современного 6-ступенчатого автомата отметут эти сомнения в сторону. Даже сверхоригинальная комбинация приборов с главенствующим в данной версии тахометром и выдвигающимся «прицелом» проектора скорости принимаются на ура. Другое дело, что сзади здесь откровенно неудобно из-за низкой и скользкой подушки. Да и обзорность при неплохих наружных зеркалах оставляет желать лучшего.

И все-таки здесь впереди «Шкода»! Причем даже не благодаря традиционно

Знатоки, наверное, выделят особенности данной комплектации версии «Спорт». Для большинства «Фокус» – он и есть «Фокус», со всеми его достоинствами и недостатками.



Не считая того, что спидометр и тахометр на панели приборов выглядят разобщенными, претензий к «Фокусу» нет.

Применительно к версии «Спорт» 5-ступенчатая коробка передач «Фокуса» воспринимается странно, да и передаточные числа у нее слишком растянуты.



Колесики пятиступенчатого подогрева и розетка на 12 В. А ведь есть еще электроподогрев ветрового стекла. К зиме «Фокус» готов.



К бардачку в «Фокусе» вопросов нет, только USB-разъем зачем-то упрятали именно сюда – с водительского кресла тянуться неудобно.

У переднего сиденья «Фокуса» хорош диапазон регулировок. Убрать бы горбинку под лопатками.

Ford Focus

Третье поколение «Фокуса» с кузовами хэтчбек, седан и универсал производят в России с 2011 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (85, 105 и 125 л.с.), 2,0 л (150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; 5-ступенчатая механика или 6-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Ambiente, Ambiente+, Trend, Trend Sport, Sport Limited Edition, Titanium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 570 000–856 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., 5-ступенчатая механика, Sport Limited Edition, опции, 851 900 руб.



большому багажнику, объем которого вдвое перекрывает литраж грузового отделения «Фокуса». На заднем диване «Октавии» усаживаешься не просто хорошо, а шикарно. Тут даже индивидуальный электроподогрев! А посмотрите на огромные карманы в дверях, оцените хозяйственный ящик под сиденьем переднего пассажира.

Водитель? И ему есть чему радоваться: удобное, с щедрыми регулировками кресло, качественно поданная информация с панели приборов. Еще можно приобщиться к высоким технологиям благодаря огромному монитору, в данном случае идеально вписанному в переднюю панель. И ведь всё

Читаются-то хорошо, но выглядят простенько – таково впечатление от приборного хозяйства «Тойоты».

Как и двигатель, вариатор в «Тойоте-Аурис» работает превосходно. Жаль, шуму от этого тандема многовато.

Особенный стиль интерьера «Тойоты» – достаточно непритязательный. Кого-то раздражают немодные часы в корпоративном духе, другим не хватает яркости, игры воображения.

Все по-тойотовски логично: управление зеркалами, автопарковщик, отключение противобуксовочной системы и удобный ящичек – например, для документов.

Toyota Auris

Производство стартовало в 2012 году и в конце того же года начался прием заказов на автомобиль в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,33 и 1,6 л (99 и 132 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; 6-ступенчатые механика и вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Комфорт», «Комфорт Плюс», «Элеганс», «Спорт», «Престиж».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 751 000–960 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 132 л.с., вариатор, «Престиж», 960 000 руб.



Тумблер «Спорт», конечно, добавляет прыти и без того шустрому автомобилю, но иногда у вариатора словно зависает программа и от рева мотора просто сходишь с ума.

Если не придираться, в целом хорошо. Хотя рослые водители сразу почувствуют недостаток продольной регулировки и «незаконченность» подушки по длине.

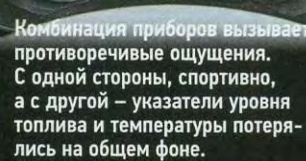


просто и доступно. Правда, с маленькой и коварной оговоркой «почти».

У «Октавии» с 6-ступенчатой механикой ну очень длинноходная педаль сцепления. Нет отдельного выключателя (только через меню дисплея) противобуксовочной системы. А так называемые экоподсказки, постоянно возникающие на экране водительского дисплея, честно говоря, утомляют. Хорошо, что их, потратив совсем немного времени, можно раз и навсегда отключить.

ОТБОРОЧНЫЙ ТУР

«Ах, какой двигатель!» – то и дело звучит в рации. И едет с холостых оборотов, да как: с напором, как будто

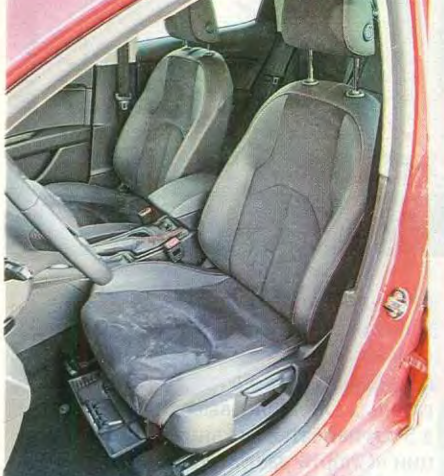


Комбинация приборов вызывает противоречивые ощущения. С одной стороны, спортивно, а с другой – указатели уровня топлива и температуры потерялись на общем фоне.

Семиступенчатая DSG, конечно, важна, но в комплектации FR куда важнее красная строчка на руле, рычаге и подушке сиденья.

Корпоративный переключатель света и небольшой, но удобный ящичек для мелочей – для «Леона» даже как-то необычно.

Бойко, напыщенно, даже агрессивно. Но запоминаются почему-то лишь причудливые, без треугольничков, наружные зеркала, хваткое, подрезанное снизу рулевое колесо и могучий рык на высоких оборотах.



Еще один элемент практичности – емкость под сиденьем.

Интересно, как меняются мнения: сначала почти все заявили, что водительское сиденье «Сеата» самое лучшее. Позже появились претензии.



Seat Leon

Продажи в России обновленного хэтчбека, включая трехдверную версию Sport Coupe, начались в 2013 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2, 1,4 и 1,8 л (86, 105, 122, 140 и 180 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; 5- или 6-ступенчатая механика, 7-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Reference, Style, FR.

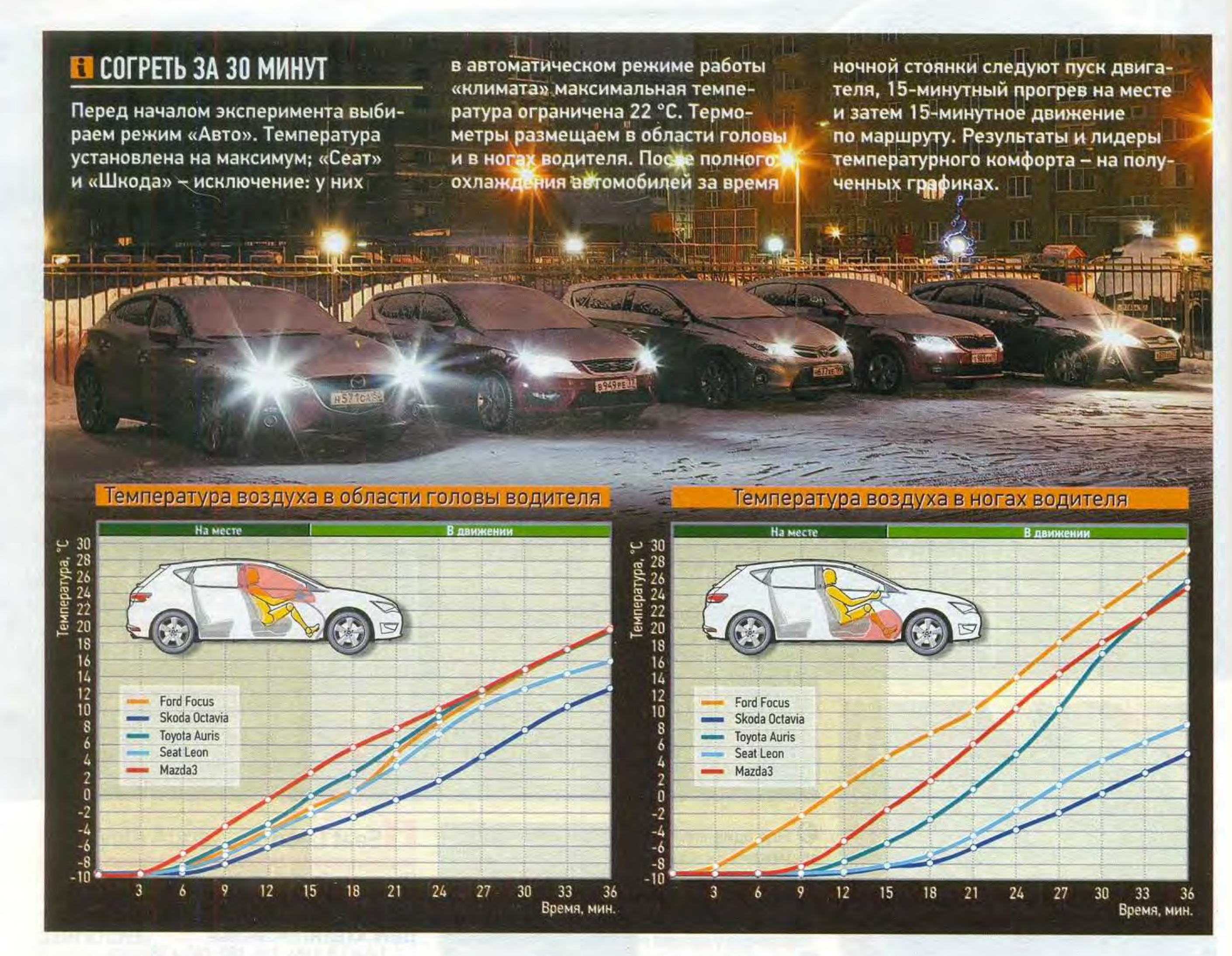
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 629 990–987 589 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 180 л.с., 7-ступенчатый робот, FR, опции, 1 133 140 руб.

не взбалмошная турбина помогает набирать темп, а приводной компрессор. Согласен, мотор у «Шкоды» классный. Хотя, если уж быть до конца придирчивым, ему немного не хватает агрессии именно на высоких (после 4500) оборотах, когда после эффектного старта ждешь – сейчас он, наконец, выстрелит. Ан нет, эмоции строго отмерены.

Тем не менее забыты придирки к сцеплению, легкий скепсис по отношению к механической коробке передач – дескать, как она оказалась в машине за миллион? Водители просто упиваются послушным и активным поведением «Шкоды» на зимней дороге. Ее выверенная управляемость совсем не напрягает строгостью, шумоизоляция





СОГРЕТЬ ЗА 30 МИНУТ

Перед началом эксперимента выбираем режим «Авто». Температура установлена на максимум; «Сеат» и «Шкода» – исключение: у них в автоматическом режиме работы «климата» максимальная температура ограничена 22 °С. Термометры размещаем в области головы и в ногах водителя. После полного охлаждения автомобилей за время ночной стоянки следуют пуск двигателя, 15-минутный прогрев на месте и затем 15-минутное движение по маршруту. Результаты и лидеры температурного комфорта – на полученных графиках.

отменна, тормоза чутки, а плавность хода... К ней, правда, есть вопросы. Подвеска, мягко преодолевая большинство крупных неровностей, вдруг начинает безбожно громыхать на швах и сколах.

Ха! Это вы еще не пробовали «Мазду-3» с опционными 18-дюймовыми колесами: она просто вытрясает душу на мелочовке. Вот и главный редактор, пассажиром проехавший по тестовому маршруту, заявил: «Больше не хочу, очень-очень тряско». Звучит обидно для отменно настроенного автомобиля: ведь в большинстве ситуаций его подвеска не такая уж зубодробительная.

Зато в части внутренней акустики «трешка» показала себя очень неплохо. И отдадим должное классному атмосферному мотору. Низ, верх, середина – буквально во всем диапазоне оборотов он безупречно реагирует на акселератор. И не только он, но и автомат. У последнего, как это водится, случаются небольшие паузы, но все равно этот тандем работает великолепно. Как и тормоза. В целом у машины действительно здорово настроены управляемость и взаимопонимание с водителем.

Оказывается, и «Тойота-Аурис», на которую поначалу все поглядывали как-то снисходительно, та еще штучка! Неожиданно звонкий мотор и не менее бойкий, отлично настроенный вариатор позволяют совершенно не комплексовать по поводу меньшей, чем у остальных, мощности. Этот хэтчбек весьма напорист в разгоне, а по удобству управления ускорением не уступает «Октавии». Хотя проигрыш ей по шуму очевиден – с этих позиций вариатор не лучший спутник темпераментной езды.

Но главный козырь «Тойоты» не двигатель, не ее достойное, хотя и всецело подконтрольное электронике поведение на дороге, а подвеска, отлично приспособленная к нашей действительности.

Твердый хорошист в ездовых номинациях, «Форд-Фокус» приглянулся на сей раз далеко не во всем. Конечно, никто не сбрасывает со счетов отменную управляемость этого автомобиля, его хорошую шумоизоляцию, очень неплохой, на уровне «Октавии», подвесочный комфорт. Вот только двигатель... Он любит высокие обороты, а 5-ступенчатая механика в комплектации «Спорт» растянута по передаточным числам. Поэтому взаимопонимание агрегатов наступает, лишь когда стрелка тахометра перевалит отметку 4000–4500 оборотов.

Испытания на зимней дороге стали для «Сеата» серьезной проверкой: несколько слабых мест у него все же проявилось. Речь идет не о мощном и темпераментном моторе. С ним, за исключением некоторой лености на низких оборотах, которую не в силах нивелировать даже робот DSG, как раз всё в полном порядке. Экспрессия, напор, звук, особенно когда стрелка тахометра подбиралась к 5000 оборотов, – всё есть. Если на низах это совершенно обычный движок, то с ростом оборотов он – настоящий ураган.

За этот резвый характер многое можно бы простить. Например,

не замечать посредственную плавность хода и короткоходность подвесок, лишь усиливающих уверенность в том, что под колесами «Леона» должен быть исключительно ровный асфальт. Или неотъемлемую часть заряженности – повышенный шум. Но как быть с управляемостью? Лишившись сухого и ровного асфальта, автомобиль становится дерганым, нервным, норовит уйти с намеченной траектории, причем с заносом задней оси. Словом, «Леон» не подарок на изобилующей наледями зимней дороге.

НА ПЬЕДЕСТАЛЕ

«Сеат-Леон» на последнем месте. Поклонники, хотя среди россиян их

Toyota Auris



➖ «Вислый, скользкий подлокотник, плоская, без должной фиксации тела подушка, на ходу подмерзла правая ягодица», – из записок сидящего сзади.

➕ Не обольщайтесь: воздуховодов посередине не предусмотрено.



➕ Помимо тряски задний пассажир «Мазды» жаловался на слишком плотную посадку.

➖ Внешне раздача тепла назад устроена совсем просто.



Mazda3

Ford Focus



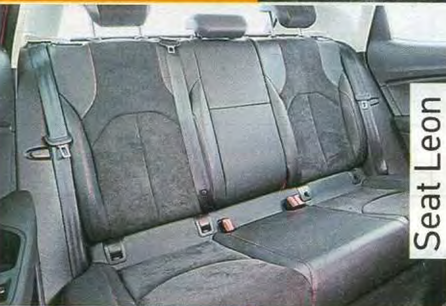
➖ На фоне «японцев» «Форд» предлагает очень неплохое размещение сзади, хотя и без изысков.

➕ И теплее здесь, чем в «Тойоте». Оказывается, можно обойтись без решеток в центре.



➕ Против ожидания, именно на задних местах в «Сеате» чувствуешь себя лучше всего.

➖ Где-то я уже это видел. Опять она, корпоративная солидарность!



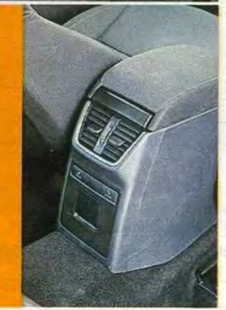
Seat Leon

Skoda Octavia



➖ При желании здесь можно даже закинуть ногу на ногу. Впечатляет!

➕ Еще один намек конкурентам на шкодовскую практичность – полноценные задние воздуховоды.





324 л – «Леон» показывает хороший результат. Жаль, под полом лишь докатка.



Багажник у «Форда» (248 л) самый скромный, примерно вдвое меньше, у «Октавии».



Грузовой отсек объемом 268 л, внизу полноразмерная запаска.



Лучше, чем в «Форде», но меньше, чем в «Сеате»: 288 л, по нашим измерениям. Ну и традиционная докатка, естественно.



В таком багажнике есть где разгуляться – 520 л! А под полом нашлось место еще полноценной запаске.

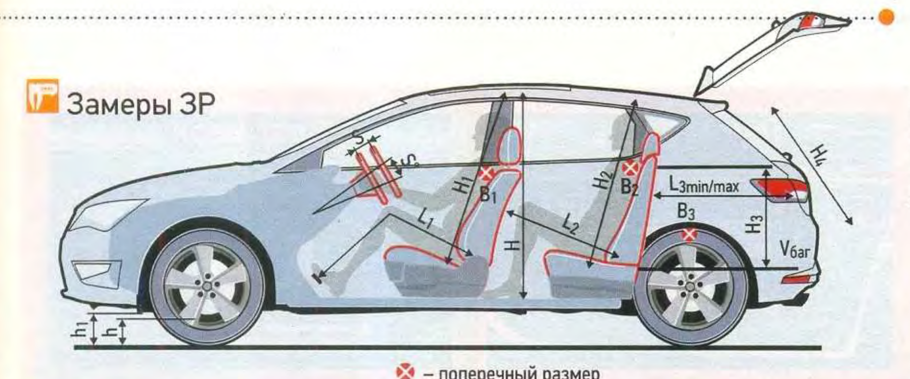
пока немного, скорее всего, негодуют... Тем не менее результат ожидаемый. Слишком много эмоций в характере испанской машины, но мало предсказуемости. Она где-то на полпути к треку, быстрой асфальтовой трассе. Но российская зимняя дорожка не для нее.

Эх! «Испанцу» поделиться бы горячностью с «Фокусом» и его недостаточно злобным для версии «Спорт» мотором. Глядишь, и другим машинам пришлось бы подвинуться. Опять же не сбросишь со счетов тесноту в передних креслах и более чем скромный дорожный просвет. Поэтому «Форд-Фокус» лишь четвертый.

Данные производителя

Модель	SEAT LEON	FORD FOCUS	TOYOTA AURIS	MAZDA3	SKODA OCTAVIA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4271/1816/1444/2631	4358/1823/1484/2650	4275/1760/1460/2600	4585/1795/1450/2700	4659/1814/1461/2686
колея спереди/сзади	1538/1508	1550/1540	1535/1525	1555/1560	1549/1520
Объем багажника, л	380/1210	277/1062	360/1200	408/н.д.	568/1558
Радиус поворота, м	5,1	5,5	5,2	5,3	5,2
Снаряженная/полная масса, кг	1321/1830	1323/1875	1250-1295/1805	1308/1835	1250/1820
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	9,2	11,1	8,9	8,4
Максимальная скорость, км/ч	224	204	190	210	215
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/55	А95/	А95/51	А95/50
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	7,1/5,0/5,7	9,6/5,0/6,7	7,4/4,8/5,7	8,1/5,1/6,2	6,7/4,9/5,5
Выбросы CO_2, г/км	132	156	134	145	128
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1798	1999	1598	1998	1395
Степень сжатия	9,6	12,0	10,7	14,0	9,8
Мощность, кВт/л.с.	132/180 при 4000–6200 об/мин	110/150 при 6400 об/мин	97/132 при 6400 об/мин	110/150 при 6000 об/мин	103/140 при 4500–6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	250 при 1500–3900 об/мин	202 при 4450 об/мин	160 при 4400 об/мин	210 при 4000 об/мин	250 при 1500–3500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	Р7	М5	CVT7	А6	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17	3,67/2,14/1,45/1,03/0,81/–/–/3,73	2,39–0,41/2,51–1,68	3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/–/3,89	3,78/2,12/1,36/1,03/0,86/0,73/–/3,60
Главная передача	4,44/3,23	3,82	5,70	4,33	3,65
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/45R17	205/55/R16	205/55R16	215/45R18	205/55R16

Замеры ЗР



✖ – поперечный размер

Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	S°, град./ S, мм	h	h_1
SEAT LEON	1005–1230	1000	1405	1150	560–810	965	1330	800/1455	560	990	700	324	5,5/50	140*	190
FORD FOCUS	990–1180	1030	1410	1195	615–850	955	1300	730/1645	415	1025	765	248	6,5/50	130*	190
TOYOTA AURIS	975–1200	1005	1375	1170	580–840	945	1365	770/1470	455	990	710	268	3,5/35	170	230
MAZDA3	980–1185	1010	1450	1125	585–850	955	1325	860/1610	465	1020	790	288	6,0/50	155*	205
SKODA OCTAVIA	1000–1190	1045	1395	1195	610–865	970	1385	1060/2000	560	1015	1125	520	6,0/55	165	200

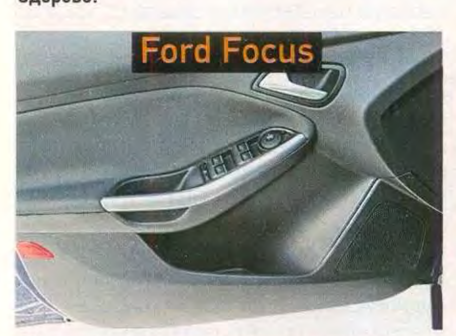
*По защите двигателя.



Еще одна несвойственная накачанному «Леону» деталь – просторные ниши в дверях. Здорово!

Сервис в цифрах

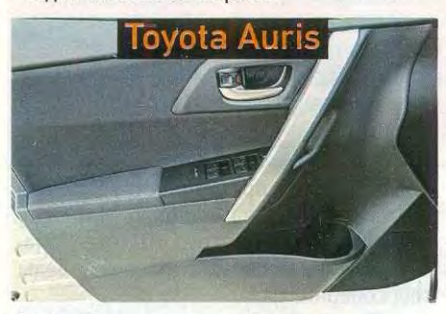
Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
SEAT LEON	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	25
FORD FOCUS	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	135
TOYOTA AURIS	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	103
MAZDA3	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	70
SKODA OCTAVIA	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	130



В этот карман полуторалитровая бутылка с водой поместится запросто.



А вот в маздовскую дверь поместится только скромная банка или бутылка.



Было бы удивительно найти в «Тойоте» недостаточно вместительные карманы. У «Auриса» с этим всё в полном порядке.



И ниши в дверях могут быть корпоративными – от добра добра не ищут. И «вход» очень удобный.











НЕ ЗАПЛУТАТЬ

Автор Александр Крючков

«Форд-Фокус» по части электроники в салоне выглядит скромно: 3,5-дюймовый экранчик теряется на фоне массивной передней панели. Тем не менее тут есть CD-магнитола с девятью динамиками, разъемы USB и AUX, «блютус» и голосовой интерфейс. Одна беда – управлять обилием кнопок неудобно. Зато «Фокус» хорош зимой: у него двухзонный климат-контроль, подогрев сидений с пятью регулировками, обогрев ветрового стекла и зеркал. В тестовой машине средней комплектации присутствуют также датчики света и дождя, задний парктроник. Если же дотянуть «Форд» по цене до конкурентов, получите доводчики всех стекол, круиз-контроль, кнопку пуска двигателя, систему автоматической парковки и 5-дюймовый ЖК-дисплей с навигацией.

«Тойота-Аурис» – чемпион по количеству неработающих кнопок. Но если проблемы с подогревом сидений можно списать на нелегкую судьбу конкретного автомобиля, то навигация и голосовой интерфейс «потерялись» при русификации у всех. Среди того, что осталось, – аудиосистема с шестью динамиками, поддерживающая CD, USB, AUX и «блютус», 6,1-дюймовый тачскрин с простой графикой, но не самым логичным управлением, двухзонный климат-контроль, обогрев зеркал, доводчики всех стекол, датчики света и дождя, подрулевые лепестки вариатора. Эксклюзив – камера заднего вида и система автоматической парковки в дополнение к парктронику, а также бесключевой доступ в салон и пуск двигателя. Ну и конечно, древние электронные часы на передней панели.

В **«Сеате-Леон»** не пожалуешься на нехватку оборудования: круиз-контроль, раздельный климат-контроль, обогрев зеркал, трехступенчатый подогрев сидений, датчики света и дождя, парктроник, доводчики всех стекол, система контроля слепых зон и «старт-стоп», панорамный люк в крыше. Не хватает разве что подрулевых лепестков для робота DSG (их можно докупить за 6000 рублей). Дополняет картину сенсорный дисплей на 5,8 дюйма с навигацией. Общая с «фольксвагенами» структура меню превосходна: при всем обилии настроек его полностью осваиваешь за пять минут. Большинство разделов доступно также через меню бортового компьютера, которое выводится на цветной экранчик панели приборов. Портят впечатление лишь огрехи русификации. Слоты CD и SD аудиосистемы с десятью громкоговорителями – в бардачке, там же фольксвагеновский мультимедиаразъем со шнурами-переходниками. Возможности подключения телефона по «блютусу» и голосового управления присутствуют.

«Шкода-Октавия» комплектацией очень похожа на «Сеат». Правда, нет панорамной крыши, зато множество приятных мелочей: подогрев задних сидений, розетка на 220 В сзади, охлаждение бардачка, обогрев ветрового стекла, разъемы AUX и USB на передней панели. Подсветка кнопок здесь белая. Структура меню мультимедиа с 8-дюймовым тачскрином такая же, как у «испанца», хотя графика немного отличается. Из-за того что экранные кнопки тут крупнее, пользоваться системой, особенно в движении, удобнее на порядок.

«Мазда-3» в оснащении не отстает от предыдущей пары: круиз-контроль, раздельный климат-контроль, трехступенчатый подогрев сидений, датчик дождя, адаптивный свет, пуск двигателя с кнопки, системы контроля слепых зон и выхода из полосы, подрулевые лепестки переключения передач. Доводчик бокового стекла есть только у водителя. Мультимедиа «MZD Коннект» по удобству управления чуть недотягивают до шкодовских, зато радуют большим разрешением, графикой 7-дюймового сенсорного дисплея и наличием голосового интерфейса. Они не только отвечают за радио и навигацию, но и позволяют выйти в Интернет через подключенный по «блютусу» телефон. Аудиосистема «Боуз» с девятью динамиками имеет прорезь под CD внизу панели приборов, а также разъемы AUX и USB в подлокотнике. Еще одно ноу-хау «Мазды» – проекционный экран над панелью приборов, на который выводятся скорость, настройки круиз-контроля и указания навигатора.

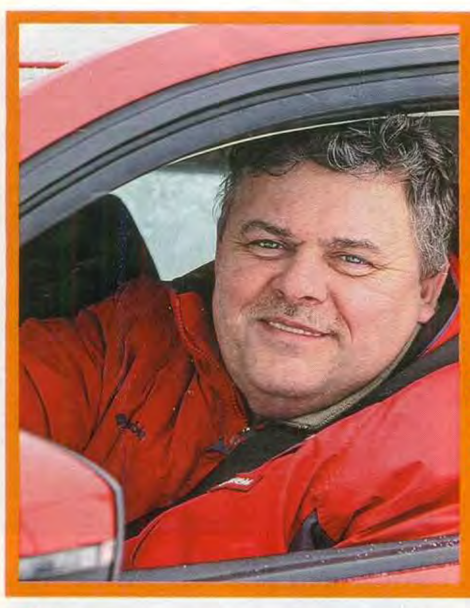
Третье место «Тойоты-Аурис» было вполне предсказуемо, ведь и раньше этот хэтчбек приводил серьезные аргументы в спорах с конкурентами. Главные очки он набрал прежде всего благодаря вышколенным ездовым возможностям и хорошей приспособленности к условиям России.

«Мазда-3» – противоречивая, а в данной комплектации еще и неоправданно дорогая.

Однако помимо маркетинговых завлекалочек есть в ней отменная инженерная проработка, позволяющая уверенно и быстро ездить. Серебряная медаль.

Все началось с практичности, с обилия места, ящичков, карманов, огромного багажника – всего этого «Шкоде-Октавия» вполне могло хватить для победы над соперниками.

Но, как выяснилось, чешский автомобиль умеет и правильно ездить. Поэтому – заслуженное золото. ЗР



Разные по конструкции и литражу двигатели, коробки передач, но одинаковые маршрут, темп и стиль езды. Грех не воспользоваться показаниями маршрутных компьютеров, обнуленных при старте, чтобы оценить средний расход топлива.

1. «Шкода-Октавия»............ **7,8** л/100 км
2. «Форд-Фокус» .... **8,6** л/100 км
3. «Мазда-3» .... **9,0** л/100 км
4. «Сеат-Леон»...... **9,1** л/100 км
5. «Тойота-Аурис» .. **9,7** л/100 км.

Сергей Воскресенский

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России					Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
SEAT LEON	8	8	7	8	8	9	10	8	8	7	7	9	7	6	7	↑ Просторен внутри, удобен для пассажиров, вместительный багажник, великолепная разгонная динамика.	↓ Плохо приспособлен к условиям России, посредственные плавность хода и акустический комфорт.	7,8
FORD FOCUS	8	8	7	7	8	7	8	9	9	9	8	9	6	8	8	↑ Хорошо оснащен, удобен для пассажиров, сбалансирован по большинству ездовых возможностей, комфортен, в том числе акустически.	↓ Тесен спереди; маленький багажник, скромный дорожный просвет.	7,9
TOYOTA AURIS	8	8	7	8	6	8	9	9	9	7	9	8	8	8	8	↑ Отличная динамика, управляемость, плавность хода, цепкие тормоза, хороший дорожный просвет, разветвленная сервисная сеть.	↓ Пассажирам тесно, посредственный акустический комфорт.	8,0
MAZDA3	9	8	7	8	7	8	10	9	10	8	7	8	8	7	7	↑ Запоминающаяся внешность, удобные сиденье и водительский инструментарий, отменные ездовые возможности, неплохой акустический комфорт.	↓ Пассажирам тесно, жестко проходит мелкие неровности.	8,1
SKODA OCTAVIA	9	9	7	9	10	10	9	9	10	9	8	9	8	8	8	↑ Практично, просторно, удобно для водителя и пассажиров, отличное оснащение, прекрасные ездовые настройки.	↓ Шумит на мелких неровностях.	8,7

• ***Рабочее место водителя.*** *Более высокая, нежели у остальных, оценка «Шкоды» за органы управления продиктована прежде всего идеально проработанным водительским инструментарием.*
Сплошные 7,0 за обзорность – дань конструкции и форме кузовов. Да и наружные зеркала наших подопечных соревнуются скорее в оригинальности, нежели в полноте информации.

• ***Салон.*** *7,0 у «Фокуса» спереди – за тесноту посадки и ноющую от ударов о край передней панели коленку. В «Тойоте» сзади очень тесно, особенно в ногах, поэтому 6,0. В «Мазде» ненамного лучше (7,0), но все же можно как-то расположиться, хотя пассажиры недовольны скользкой подушкой.*

• ***Ходовые качества.*** *Конечно, оценки 10 за динамику «Мазде» и «Сеату» немного завышены (у первой иногда грешит задумчивостью коробка, второй не очень активен на низких оборотах). Зато есть возможность показать, что в итоге управлять разгоном «Тойоты» удобнее, чем «Форда».*
По-хорошему, за зимнюю управляемость «Сеату» хватило бы 7,0. Восьмерка – некий бонус за отличную езду по асфальту.

• ***Комфорт.*** *Оценка за климат в «Тойоте» снижена на фоне остальных: в ней прохладно сзади. Ну а «Мазда» склонна к запотеванию стекол, особенно в режиме «Авто».*

• ***Приспособленность к России.*** *130 мм даже под защитой – мало для России, поэтому «Фокусу» за геометрию всего 6,0. Даже у «Сеата» этот вопрос проработан лучше: 140 мм. И соответственно 7,0.*
Похожая ситуация с сервисом, только теперь у «Леона» 6,0. За исключением столицы и нескольких крупных городов, обслуживать его будет проблематично.
Семерки в графе «Эксплуатация» у «Мазды» и «Сеата» – прежде всего за докатки вместо полноценных запасок.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

И ВРАТАРЬ

Автор Михаил Кулешов

В кругах увлеченных автомобилистов нередко спорят о сходстве и различиях соплатформенников. И зачастую приходят к неожиданным и интересным выводам. Желая лично изучить этот аспект на примере продуктов группы «Фольксваген», мы подвергли сравнению модели на платформе MQB (Modularer Querbaukasten), взяв в дополнение к тестовым «Леону» и «Октавии» недавно прописавшийся в парке редакции седьмой «Гольф». Выдержит ли удар? Отстоит титул чемпиона своего класса? Акцент сделали отнюдь не на очевидных вещах, продиктованных типом кузова и техническими данными, а углубились в детали.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ

Вы открываете дверь «Гольфа» и ощущаете флёр премиума – так пахнет «Ауди», именно этот аромат магическим образом заставляет желать новой встречи с машиной. Исключительно мягкие пластики, нежнейшая кожа руля, обшитый флоком (обивочная ткань) бардачок и тканевая отделка внутренних стоек – по тактильным ощущениям «Фольксваген» безупречен. Без преувеличения, внимание уделено каждой детали. Кого-то не устроит разве что консервативный дизайн, однако многие считают плюсом и это.

Вы не в их числе? Тогда присмотритесь к «Леону», который в нашем случае оснащен ничуть не хуже «Фольксвагена». В нарядном и более смелом по архитектуре салоне алькантара на креслах сочетается не с тканью, а с кожей. На центральной консоли точно такой же по аппаратным возможностям 5,8-дюймовый тачскрин, куча одинаковой фурнитуры в виде кнопочек и рычажков, но ощущения-то совершенно иные! Причина в нюансах: графика мультимедиа проще, боковые стойки и нутро бардачка строго пластмассовые, дальняя часть передней панели жесткая даже на вид. Несущественные по отдельности, в совокупности эти мелочи создают «Леону» имидж куда более дешевого.

«Октавия»? По части ощущений от интерьера это промежуточный вариант. Даже если не брать в расчет 8-дюймовый дисплей в тестовом экземпляре (на «Гольф» можно заказать такой же), интерьер «чешки» добротнее испанского. Жаль, своим дизайном



он навевает даже больше уныния, чем салон «немца». Впрочем, оценив традиционно гигантский запас пространства в заднем ряду (обусловлен удлиненной колесной базой), а также проникнувшись ощущением простора в плечах (а вот это удивительно, ведь по ширине разница с «Гольфом» и «Леоном» даже не в ее пользу), придираться ни к чему не захочешь.

ПРОВОЖАЮТ ПО УМУ

Самые интересные технические различия следует искать в конструкции задней подвески: 1,4-литровый «Гольф» (140 л.с.) щеголяет многорычажкой, тогда как «Октавия» с аналогичным мотором довольствуется упругой



Бардачок «Гольфа» целиком обшит, в «Октавии» этого удостоилась лишь глубинная его часть, а перчаточный ящик «Леона» полностью пластиковый.

Интерьер «Гольфа» качественный и добротный. Придраться практически не к чему.

Из всей троицы лишь «Фольксвагену» доступны электронный ручник [1] и камера заднего вида [2].









Seat Leon

Кресло безупречного профиля приятно удивляет диапазоном настроек.

Пассажирам среднего роста в заднем ряду «Фольксвагена» очень комфортно. Особенно двоим.





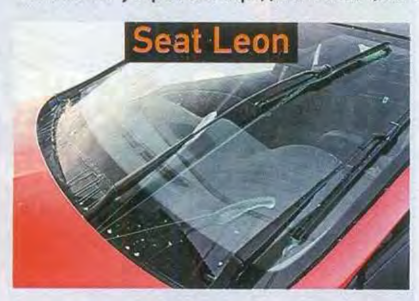
балкой (независимая задняя подвеска – прерогатива 1,8-литровых «шкод»). Хорошо это или плохо – решайте сами, поскольку мы не почувствовали принципиальной разницы между двумя этими автомобилями в управляемости и энергоемкости подвесок. «Фольксваген» и «Шкода» едут одинаково классно – прекрасно стоят на дуге, предсказуемы в пределе и относительно комфортны на большинстве подмосковных дорог.

Этого нельзя сказать про «Сеат-Леон». Независимая подвеска 180-сильной 1,8-литровой версии FR не дает никакого преимущества над тестовой «Октавией», и на том же маршруте в аналогичных режимах «испанец» ведет себе нервно. Обратной связи на руле категорически недостает, а неотключаемая система стабилизации вмешивается в управление намного раньше фольксвагеновской, мгновенно прикусывая тормоза и корректируя самый незначительный снос. И этому авто концерн приписывает спортивный имидж?!

Экономия в мелочах в обмен на яркий дизайн – вот истинное кредо «Сеата». Даже такая ерунда, как форсунки омывателя стекла,



Заявленные объемы багажников «Фольксвагена» и «Сеата» одинаковы; «Октавия» уверенно опередила обоих (380 и 568 л).



Skoda Octavia

Яркий пример экономии на форсунках.

невыгодно отличает его от старших собратьев: вместо эффективных веерных распылителей – самые обыкновенные, орошающие стекло в три тонких струи. К подобным странностям отнесу и держатель капота: у «Гольфа» это гидравлический упор, крышку «Сеата» (и «Шкоды») поддерживают обыкновенные штанги.

***

Понятие идеального автомобиля очень расплывчато. Недаром концерн «Фольксваген» делит свои продукты на три категории: семейная в доску «Октавия», молодежный, с претензией на спортивность «Леон», а также квазипремиальный «Гольф», прекрасно подходящий людям постарше.

Мы с интересом констатируем, что на одной платформе действительно можно строить пусть не принципиально, но в немалой степени разные автомобили. В случае с нашим трио это определенно удалось. И всё же…

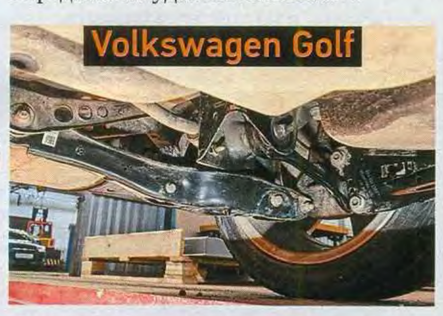


Гидравлический упор капота – привилегия «Фольксвагена». Владельцам «шкод» и «сеатов» придется самостоятельно ставить штангу.

Настоящий триумф модульных платформ типа фольксвагеновской MQB возможен в том случае, если клиент сумеет самостоятельно конфигурировать свой автомобиль от и до – используя все доступные производителю QB-ки. Я бы объединил внешность «Леона», практичность «Октавии» и внимание «Фольксвагена» к мелочам. Быть может, когда-нибудь производители предоставят нам и такую возможность? ЗР



Статус «Фольксвагена» проявляется даже в таких мелочах.



Skoda Octavia

Несмотря на конструктивные различия задних подвесок, в ездовых дисциплинах «Гольф» и «Октавия» предельно близки.

ТЕСТЫ

ПРИБАВИТЬ ЛИ ГАЗУ?

Газ из бака проходил по трубке в медный цилиндр и толкал железный поршень. Железный поршень под напором газа ходил то туда, то сюда и вертел колеса.
Н. Носов.
Приключения Незнайки и его друзей

Есть ли польза от перевода старых моторов на газовое топливо | **Подопытные** ВАЗ-21083, ВАЗ-2111, КамАЗ-740 | **Авторы** Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

В правительстве определили, что одним из основных путей развития автотранспорта должно стать внедрение газомоторного топлива (ГМТ). Аргументов много: улучшение экологии, активное использование собственного газа, удешевление топлива. Неужели замена топливных баков баллонами сулит сплошные выгоды?

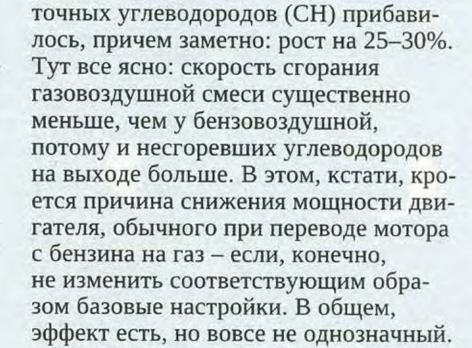
Разброс мнений в умных статьях и серьезных докладах на эту тему очень велик. К примеру, если автомобиль уже соответствует Евро-5, то зачем ему газ? Ведь и без него выхлоп – чище не бывает. Другое дело, что газ значительно дешевле бензина и дизтоплива, а потому грех этим не воспользоваться. Мало того, огромное количество автомобилей, колесящих по стране, недалеко ушло от уровня «Евро минус один» – тут и карбюраторные «старички», и впрысковые машины предыдущих поколений, и дизельные авто не первой свежести. Нам показалось интересным заправить газом именно такие машины, чтобы оценить перспективы подобной модернизации.

Авторы поставили три эксперимента. Сжиженный пропан-бутан поочередно заменил бензин в карбюраторном и впрысковом вазовских восьмиклапанниках, а сжатый метан сменил дизтопливо в камазовском движке.

ГАЗ И КАРБЮРАТОРЫ

С переводом бензиновых моторов на газ особых проблем нет, предложений аппаратуры хватает. Начнем с простого: запитаем карбюраторный ВАЗ-21083 пропан-бутаном с помощью итальянской аппаратуры Lovato. (Что-то подобное мы в свое время описывали, см. ЗР, 2008, № 10.) В десятке фиксированных режимов измерим показатели токсичности при работе на бензине, а затем перейдем на газ – и сравним.

Содержание окиси углерода (CO) в выхлопе снизилось на 40%,

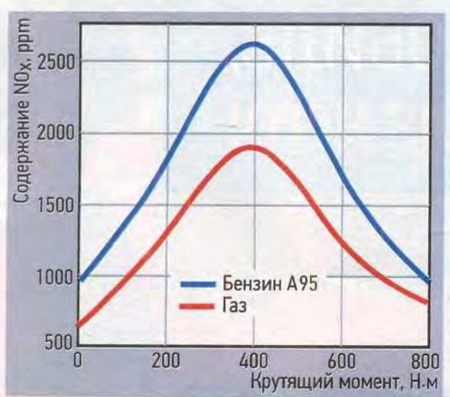


содержание оксидов азота (NO_X) тоже упало, в среднем на 25%. А вот остаточных углеводородов (CH) прибавилось, причем заметно: рост на 25–30%. Тут все ясно: скорость сгорания газовоздушной смеси существенно меньше, чем у бензовоздушной, потому и несгоревших углеводородов на выходе больше. В этом, кстати, кроется причина снижения мощности двигателя, обычного при переводе мотора с бензина на газ – если, конечно, не изменить соответствующим образом базовые настройки. В общем, эффект есть, но вовсе не однозначный.

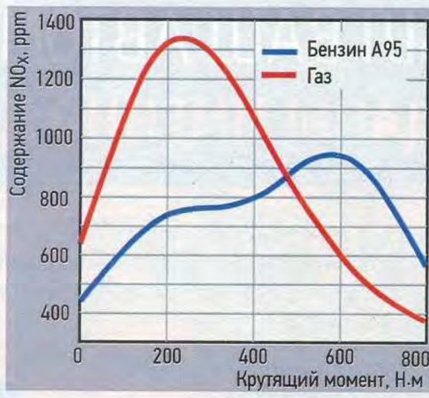
ГАЗ И ВПРЫСК

Переходим к инжекторам. Впрысковый вариант вазовского восьмиклапанника имеет каталитический нейтрализатор. А это штука очень тонкая: для эффективной работы требует соблюдения четко фиксированного диапазона температуры отработавших газов на входе и нужного состава смеси. Для бензинового мотора речь идет о четкой стехиометрии, на что и заточена программа управления, руководимая показаниями датчика остаточного кислорода. Но как пойдут реакции в каталитическом нейтрализаторе при смене топлива?

Газовую аппаратуру в этом случае взяли более продвинутую: Digitronic 3Dpower Digital Gas Injection 67 R-01 4729. Тут уже не просто смеситель, а целая система со своими



Изменение содержания оксидов азота в отработавших газах карбюраторного двигателя при переходе на газ.



Изменение содержания оксидов азота в отработавших газах впрыскового двигателя с нейтрализатором при переходе на газ.



Изменение дымности дизельного двигателя в сравнении с его модификацией на сжатом природном газе (КПГ).

контроллером и программой управления двигателем.

На испытуемый мотор мы поставили два патрубка отбора проб – перед каталитическим нейтрализатором и после него. Через первый будем измерять так называемую «сырую» токсичность, через второй – «сухую»: что летит в выпускную трубу. Сопоставление «сырой» и «сухой» как раз и покажет эффективность работы нейтрализатора.

Алгоритм прежний: в десяти режимах работы двигателя измерили содержание CO, CH, NO_x, сначала на бензине, потом на пропан-бутане. Получилось интересно! На бензине при работающем лямбда-зонде каталитический нейтрализатор давит CO очень хорошо – процентов на восемьдесят пять-девяносто. А вот остаточные углеводороды снижаются куда хуже, всего процентов на сорок-пятьдесят. Еще слабее эффект с оксидами азота. Но при работе мотора на больших нагрузках, когда лямбда-регулирование отключается, соотношение состава отработавших газов «до» и «после» практически не меняется. Иными словами, что с катализатором, что без него – всё равно. Смесь в этих режимах обогащается, а каталитический нейтрализатор этого не любит и в знак протеста перестает работать.

На пропан-бутане всё аналогично, но заметно хуже. По CO эффективность работы каталитического нейтрализатора близка к «бензиновой», но, если учесть уменьшение «сырого» выхода оксида углерода, общее снижение содержания этого компонента при переходе на газ существенное. А вот по CH и «сырая» токсичность выше, и каталитический нейтрализатор ее плохо переваривает – выбросы относительно «бензиновых» растут. И уж давно известна нелюбовь нейтрализатора к газу по выходу оксидов азота.

> **Главное преимущество газового топлива – его низкая цена.**

Если для стареньких карбюраторных пыхтелок мы имели положительный эффект, то газовый впрысковый вариант свои преимущества перед бензином потерял. А ведь оксиды азота, по мнению экологов, самые зловредные из всего букета выхлопа. Да и рост выхода несгоревших углеводородов не радует.

А если погонять моторы подольше – скажем, по 100 моточасов? При работе двигателя на бензине сразу наметилась тенденция ухудшения экологических параметров по мере наработки. А на газовом топливе динамика изменения токсичности уложилась в погрешность измерений. Это объяснимо: бензин при сгорании дает большее количество отложений, чем газ, – и в камере сгорания, и в топливной системе, и на клапанах. Потому, если учесть этот фактор и сделать экстраполяцию результатов на средний срок службы автомобиля, результаты сравнения токсичности качнутся в пользу газа. Но эффект этот проявится не сразу.

ГАЗ И ДИЗЕЛЬ

От бензина – к дизтопливу! Мы сопоставили параметры выхлопа для двух двигателей – стандартного дизеля КамАЗ-740 и газового КамАЗ-820. И вот тут выявилось основное преимущество газа: дыма от него в разы меньше. Да и по оксидам азота эффект снижения значительный. А ведь это два главных и наиболее опасных компонента вредных выбросов! Зато по окислам углерода и остаточным углеводородам обнаружили рост – это в качестве ложки дегтя. Хотя для дизельного двигателя эти компоненты и не являются основными, радости такое открытие не доставляет.

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

Итак, плюсов от перехода на газ немало. Отметим уменьшение затрат на эксплуатацию – благодаря разнице в цене. Правда, если лет пять-шесть назад газ был дешевле бензина или солярки вдвое, то сейчас 19 рублей за литр газа на фоне 32 рублей за литр бензина – это уже почти 60%. И есть ли уверенность, что сближение цен не продолжится?

Мотор на газе работает мягче – сказывается снижение скорости сгорания топлива. Температура отработавших газов выше, но незначительно.

Но! Если для карбюраторного двигателя экологические плюсы были заметны, то на впрысковом моторе они стали таять: системы уменьшения токсичности при переводе на газ резко снизили свою эффективность. Значит, в перспективе нужна система, работа которой не столь явно зависит от вида топлива. К тому же применение чисто газовой модификации видится проблематичным: уж слишком неразвитая инфраструктура газовых заправок в стране. Да и на морозе газовый мотор пускается с трудом. Что касается каталитического нейтрализатора, рассчитанного на бензин, он от газа сразу не помрет, но работать будет неэффективно.

В общем, массовый переход на газомоторное топливо – это непросто и очень затратно. Проблема решаемая, но не терпящая шапкозакидательства. Даже если шапка брошена сверху… ЗР

Среднее содержание токсических компонентов

Группа режимов	В отработавших газах карбюраторного двигателя (ВАЗ-21083)						В отработавших газах впрыскового двигателя (ВАЗ-2111) с системой подавления токсичности					
	CO, %		CH, ppm		NO_x, ppm		CO, %		CH, ppm		NO_x, ppm	
	Бензин А95	ГМТ	Бензин А95	ГМТ	Бензин А95	ГМТ	Бензин А95	ГМТ	Бензин А95	ГМТ	Бензин А95	ГМТ
Минимальные обороты холостого хода	1,380	0,860	498	614	315	240	1,261	0,974	345	442	154	94
Малые нагрузки	0,098	0,067	87	103	1151	843	0,021	0,004	33	37	240	540
Средние нагрузки	0,061	0,037	101	152	2525	1860	0,034	0,023	35	41	528	821
Большие нагрузки	0,172	0,088	87	117	1960	1410	0,060	0,051	36	44	889	942

Среднее содержание токсических компонентов в отработавших газах дизельного (КамАЗ-740) и газового (КамАЗ-820) двигателей

Группа режимов	CO, %		CH, ppm		NO_x, ppm		Дымность, г/м³	
	ДТ	ГМТ	ДТ	ГМТ	ДТ	ГМТ	ДТ	ГМТ
Минимальные обороты холостого хода	0,022	0,037	33	102	118	110	0,018	0,010
Малые нагрузки	0,020	0,035	28	110	225	187	0,039	0,015
Средние нагрузки	0,018	0,034	27	101	514	402	0,102	0,035
Большие нагрузки	0,019	0,036	24	122	765	563	0,248	0,047

КАБЛУКИ И



Новичок полноприводный 7-местный SsangYong Stavic | **Лидер** Volkswagen Caddy Maxi 4Matic | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** Александр Кульнев

ЗОЛОТО И НЕ БЛЕСТИТ

Удлиненный полноприводный «Кэдди Макси» в России стали продавать сравнительно недавно, но за это время он успел стать весьма популярным. Еще бы, ведь трансмиссия 4×4 сделала «фольц» еще более функциональным. Да и на рынке такого рода машин нет – свободная ниша! Но свято место пусто не бывает: под конец прошлого года компания «СанЙонг» начала продажи большого вэна «Ставик», наследника экстравагантного «Родиуса». Причем производитель предлагает и полноприводные модификации.

Корейский вэн поначалу ослепляет отделанным с восточной щедростью салоном. Тут тебе и кожа, и мягкие пластики, и деревянные панели. Оснащение тоже недурное: климат-контроль, электролюк, боковые зеркала с обогревом и функцией складывания,

БУСЫ

Volkswagen Caddy Maxi

Первый показ состоялся в 2010 году. Доступен как в переднеприводном исполнении, так и с трансмиссией 4×4.

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизельный, 2,0 л (110 или 140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая или роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Trendline.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 99 900–559 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: турбодизельный, 2,0 л, 110 л.с., 6-ступенчатая механика, Trendline, 1 309 100 руб.





10 фото см. с. 22



SsangYong Stavic

Дебютировал в 2013 году. Создан на основе «СанЙонга-Родиус», от которого отличается слегка измененным дизайном. Предлагается как в заднеприводном исполнении, так и с трансмиссией 4×4.

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизельный, 2,0 л (149 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Original, Comfort, Elegance, Luxury.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 079 000–1 429 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: турбодизельный, 2,0 л, 149 л.с., автомат, Luxury, 1 359 000 руб.

круиз-контроль, парктроник, магнитола с USB-портом и «блютусом». Но больше всего порадовал подогрев руля – пользовался им регулярно. В общем, салон поначалу понравился. Но, пообжившись, понимаешь правоту поговорки: «Не всё золото, что блестит».

К богато декорированному и оснащенному салону накопилось немало вопросов. Отчего руль не регулируется по вылету? На водительском месте я так и не сумел нормально расположиться. Почему у кресла такая короткая подушка и невнятный подголовник? Зачем салонное зеркало спущено чуть ли не до середины ветрового стекла, ограничивая и без того неважную обзорность? Не пора ли отказаться от давно вышедших из моды приборов – посередине передней панели? Озадачило и отсутствие бортового компьютера в машине ценой почти полтора миллиона! Справедливости ради скажу, что с этого года на «Ставик» его все-таки начнут устанавливать.

Интерьер «Кэдди» производит диаметрально противоположное впечатление. Он не удивляет крикливым дизайном да и отделан скромными (зато качественными) материалами. Но садишься за руль – и понимаешь: ты дома. Здесь всё максимально



Интерьер – на любителя. Смотрится сверхэкзотично, зато оснащен весьма достойно.

SsangYong Stavic



Салонное зеркало висит очень низко и перегораживает едва ли не четверть ветрового стекла.

Выдвинутые подстаканники упираются в колени.



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Анна ПОСАЖЕННИКОВА
владелица «СанЙонга-Родиус» (пробег 76 000 км)

Я выбрала его неспроста – в нашей семье пятеро детей, поэтому нужна была просторная, многоместная машина. Обычные легковые не подходили, да и минивэны при ближайшем знакомстве оказывались тесноваты: модели с тремя рядами сидений, как одна, лишены нормального багажника. А вот у «Родиуса» отсек для поклажи что надо! Когда мы все отправляемся в дальний путь, то в багаже себя почти не ограничиваем.

Конечно, чтобы ездить на такой громадине, необходима сноровка: нос машины уже совершил маневр, а корма еще и не думала. Поначалу я даже боялась лишний раз сесть за руль. Но потом привыкла.

За четыре года жизни в нашей семье «Родя» ни разу не подвел. Серьезных поломок не было. Да и по мелочам особо не досаждал: меняли только лампочки в фарах да тормозные колодки. В целом машина меня устраивает. Вот только расход топлива великоват: 220-сильный мотор пьет бензин жадно – на 100 км требует не менее 15 л.



Полный привод и понижающую передачу включаешь перекидной клавишей.



Лоток и ящик с крышкой перед ветровым стеклом отчасти компенсируют недостаточный объем бардачка.

удобно. Посадка низкая, легковая. Кресла скроены будто под меня – в них даже после многочасовой поездки не чувствуешь усталости. А какие диапазоны регулировок! Руль, кстати, можно настраивать как по высоте, так и по вылету.

Хвалю идеально читаемые приборы, между которыми расположился дисплей бортового компьютера. Отдаю должное обзорности – она несравнимо лучше, чем в «Ставике». Продуманнее «Кэдди» и в мелочах: у него есть функция троекратного моргания поворотников, а автоматом снабжен не только водительский стеклоподъемник, но и пассажирский. Под потолком нашлось место для вместительной полки, а под передние кресла встроены ящички – практично!

РЯДЫ И МЕЖДУРЯДЬЯ

Пассажирский отсек «СанЙонга» необычен тем, что во втором ряду здесь не диван, а два кресла с откидными подлокотниками, установленные



Под крышкой подлокотника не ящик, а целая яма!



Салон на вид чрезмерно простой и лаконичный. Но эргономика идеальна!

Под креслами боксы для мелкой поклажи. Над передними седоками широченная полка.

на почтительном расстоянии друг от друга. Можно двигать их взад-вперед и регулировать угол наклона спинок. Уютную атмосферу создают столики в спинках передних сидений, индивидуальная подсветка, тут даже дефлекторы системы вентиляции в потолке имеются.

Сказочные условия? Не совсем. Жизнь в стиле «дольче вита» отравляет высокий пол. И странно, что кресла второго ряда несъемные, – практичность явно страдает.

К сиденьям третьего ряда пробираешься через лаз между креслами второго. Детям весело, но людям солидным такая эквилибристика ни к чему. «Багажный» диван удивительно просторен! Особенно много места, если отодвинуть его максимально назад, вплотную к пятой двери. Условия обитания скрашивают четыре подстаканника, дефлекторы в потолке и подсветка.

Данные производителя

Модель	SSANGYONG STAVIC	VOLKSWAGEN CADDY MAXI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5130/1915/1850/3000	4876/1794/1893/3006
колея спереди/сзади	1610/1620	1531/1506
Объем багажника, л	875/3146	530/–
Радиус поворота, м	6,1	6,1
Снаряженная/полная масса, кг	2104/2850	1642–1905/2415
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	13,3
Максимальная скорость, км/ч	181	170
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,1/6,9/8,1	7,9/5,8/6,6
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	174
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1998	1968
Степень сжатия	16,5	16,0
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 3400–4000 об/мин	81/110 при 2750–4200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	360 при 2000–2500 об/мин	280 при 1750–2750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A5	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,60/2,19/1,41/1,00/0,83/–/3,17	3,77/1,96/1,26/0,87/0,86/0,72/4,55
Главная передача	3,54	4,235 (I)* 3,272 (II)**
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	«Мак-Ферсон»/зависимая рессорная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	235/60R17	205/55R16

*Для 1–4-й передач. **Для 5-6-й передач и заднего хода.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Денис ПАНОВ
владелец «Фольксвагена-Кэдди Макси» (пробег 16 000 км)

Отъездив последние шесть лет на пикапе, понял, что хочу пересесть на более легкую, но при этом не менее практичную машину. В сегменте «каблуков» полный привод нашел только у «Кэдди», это и предопределило выбор. Пока от машины получаю исключительно положительные эмоции. Радуют просторный и функциональный семиместный салон, классная управляемость и динамика. Расход топлива даже в самых жутких пробках не превышает 8 л/100 км. Красота!

Однако накопились и пожелания производителю. Например, нужно сделать дорожный просвет побольше, нынешних 155 мм маловато. Шумоизоляция слабовата – после многочасовой поездки устаешь. Странно, что в полноприводной модификации нет места под запаску. Мне пришлось закрепить ее под днищем самостоятельно. Наконец, в «Кэдди» на удивление неустойчивый к царапинам пластик. Я человек аккуратный, поклажу всегда накрываю защитной пленкой или тканью, и тем не менее остаются следы.

Несмотря на эти претензии, машиной доволен. Особенно порадовало ТО-1, за которое выложил всего 6400 рублей. Красота! Надеюсь, «Кэдди» и впредь будет таким малозатратным в эксплуатации.

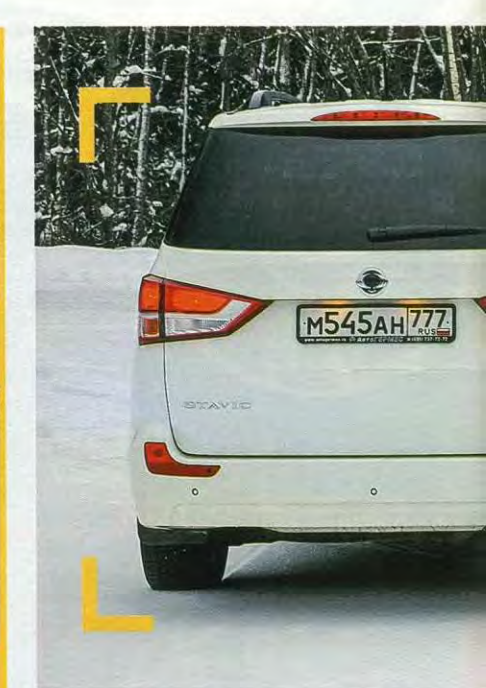




Раздельные кресла удобны. Но сидеть в позе кузнечика мало кому понравится.



У пассажиров индивидуальные дефлекторы над головой.





Проход к третьему ряду – между креслами второго.



Багажник «Ставика» вместительнее, чем у конкурента.



Высокие и широкие пороги защищены слабо – в плохую погоду моментально покрываются грязью.



Идущие к трансмиссии провода ничем не прикрыты. Пара соляных зим, и они придут в негодность.



Пятая дверь поднимается невысоко. Рослый человек вынужден под ней нагибаться.

Для пущего комфорта можно откинуть вперед спинки кресел второго ряда, образовав из них столики. Словом, есть где разгуляться.

Второй ряд «Фольксвагена» теснее, здесь явно меньше места для коленей. Зато у него полноценный трехместный диван, который чуть приподнят относительно передних кресел – это улучшает обзорность пассажирам. Посадка однозначно удобнее, чем в «Ставике». Есть подстаканник, воздуховоды, сетчатые кармашки над дверями.

Но поводов придраться хватает: от сдвижных дверей сквозит холодом, отформованные в панели подлокотники жутко неудобны, а сиденья лишены регулировок. Зато они легко складываются и при необходимости вынимаются из салона.

Третий ряд в «Кэдди» двухместный (он, естественно, тоже съемный). Пассажирам там совсем не тесно. Да и с практичностью все в порядке – предусмотрены подстаканники и сетки для мелкой поклажи.

Комплектации и цены хэтчбека SsangYong Stavic

<table>
<tr><th>Комплектации</th><th>Original</th><th>Comfort</th><th>Elegance</th><th>Luxury</th></tr>
<tr><td>Начальная стоимость (двигатель 149 л.с.)</td><td>1 209 000 руб.</td><td>1 279 000 руб.</td><td>1 359 000 руб.</td><td>1 429 000 руб.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Доступные опции</td></tr>
<tr><td>АКП</td><td colspan="4">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>7-местное исполнение</td><td colspan="4">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Система курсовой устойчивости (ESP)</td><td>–</td><td colspan="3">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Задний парктроник</td><td>–</td><td>–</td><td colspan="2">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Противотуманные фары</td><td colspan="4">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Легкосплавные диски</td><td colspan="4">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Круиз-контроль</td><td>–</td><td>–</td><td colspan="2">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Климат-контроль</td><td>–</td><td>–</td><td colspan="2">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Подогрев передних сидений</td><td colspan="4">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Магнитола</td><td>–</td><td>–</td><td colspan="2">базовое оснащение</td></tr>
<tr><td>Мультифункциональный руль</td><td>–</td><td>–</td><td colspan="2">базовое оснащение</td></tr>
</table>

ПРАКТИК И ТЕОРЕТИК

У обоих соперников по 2-литровому турбодизелю. Но «Ставик» заметно мощнее – в его распоряжении 149 «лошадок». Как оказалось, тяжеленному вэну (масса переваливает за 2,2 тонны) этого «табуна» вполне достаточно. До 70 км/ч «кореец» ускоряется на зависть более мощным автомобилям. Затем буйство стихает, но медлительной машина не становится. Только после сотни она превращается в степенную.



Volkswagen Caddy Maxi





Во втором ряду – обычный трехместный диван. Обратите внимание на ширину прохода, который открывает сдвижная дверь.

Забираться на задний ряд «Фольксвагена» удобнее.

Багажник «Кэдди» порадовал идеально ровным полом и стенками.

Моторный отсек прикрывает композитная защита. При невеликом клиренсе металлическая была бы надежнее.







Дверь «Кэдди» на радость рослым водителям травмобезопасна.

Полноприводный «Ставик» комплектуют исключительно 5-ступенчатым автоматом. В обычном режиме (обозначен буквой *S*) он переключается шустро и своевременно. В зимнем *W* во избежание пробуксовки стартует с места на повышенной передаче. Переведя селектор влево, получаешь возможность переключать передачи вручную, нажимая на кнопки на руле (мелкие и неудобно расположенные) или покачивая вперед-назад флажок на рукоятке.

Мотор «Кэдди» почти на треть слабее, однако на деле этого не чувствуешь. Он ускоряет машину напористо, с огоньком. Главное – аккуратнее включать сцепление при старте: чуть недоглядишь – и двигатель с содроганием глохнет. Но, привыкнув к этой особенности, станешь получать удовольствие от точной работы 6-ступенчатой механики. Важно, что «немец» заметно (на 25–30 процентов) экономичнее оппонента – средний расход во время теста составил 8,3 л/100 км. А благодаря подогревателю «Вебасто» салон быстро прогревается даже в холодную погоду.

«Кэдди» покорил выверенными ходовыми качествами – будто еду не в пятиметровом автобусе, а в легковушке. На прямой стабилен, ни волны, ни ямы не сбивают его с пути. В повороты входит легко, даже азартно. Не кренится, не раскачивается – едешь и радуешься, наслаждаешься информативным рулем, высоким запасом устойчивости, идеально настроенной системой стабилизации, срабатывающей именно тогда, когда это необходимо. Полный привод с «Халдексом» четвертого поколения тоже хорош – перекидывает тягу куда надо и сколько надо совершенно незаметно для водителя. Машина всегда остается под полным контролем. Неровности «Кэдди» проходит жестковато, но дискомфорта нет и в помине. И в салоне ничего не вибрирует и не трясется.

«Ставик» – полная противоположность. На той же самой дороге он вытряхивал душу. Подвески тряские и гулкие, пластик в салоне поет цикадами, подлокотник и задний диван бьются в конвульсиях. Удары к тому же проходят на баранку. Ехать в таких условиях, мягко говоря, не особо

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
SSANGYONG STAVIC	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	126
VW CADDY	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	125

Комплектации и цены Volkswagen Caddi Maxi

Комплектации	Startline	Trendline	Comfortline	Highline
Начальная стоимость (двигатель 110 л.с.)	1 104 600 руб.	1 113 700 руб.	1 181 500 руб.	1 270 500 руб.
Доступные опции				
АКП	–	–	–	–
7-местное исполнение	–	базовое оснащение		
Система курсовой устойчивости (ESP)	базовое оснащение			
Противотуманные фары	–	–	–	базовое оснащение
Задний парктроник	–	базовое оснащение		
Легкосплавные диски	–	–	базовое оснащение	
Круиз-контроль	–	–	базовое оснащение	
Климат-контроль	–	–	–	базовое оснащение
Обогрев передних сидений	–	базовое оснащение		
Магнитола	–	базовое оснащение		
Мультифункциональный руль	–	–	–	базовое оснащение



приятно. В поворотах уверенности нет – рулю недостает обратной связи. Крены, клевки, раскачка… Словом, лучше не торопиться. Корейский вэн приемлет исключительно неспешную езду, причем по хорошим дорогам. А жаль, ведь он неплохо подготовлен для передвижения вне асфальта: у него немалый дорожный просвет и понижающая передача. Но с такими подвесками и дребезжащим салоном выезжать на проселок не хочется.

Получается, что «Ставик» почти по всем основным позициям уступил оппоненту. У него нет прецизионной управляемости, выверенной эргономики, и, в конце концов, он дороже. «Кэдди» же показал, что по части обустройства салона и настройки ходовых качеств он по-прежнему один из лидеров сегмента. И я не вижу модели, способной свергнуть его с пьедестала. По крайней мере, в ближайшее время. ЗР

PS УЧТЕМ СТОИМОСТЬ

Поделив стоимость машины на набранный балл, убеждаемся, что покупка «Кэдди» – весьма выгодное вложение средств: стоит дешевле, а достоинств больше.

SsangYong Stavic **5,52**

Volkswagen Caddy Maxi **6,26**



Юрий Тимкин

В том, что «Ставик» показался недостаточно современным, нет ничего удивительного. Ведь, по сути, это давно известный «Родиус» с чуть измененным дизайном. Технических новшеств в нем практически нет, а они напрашиваются. Да и салон не мешало бы перекроить.

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	L_{23}, мм	H_{23}, мм	B_{23}, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град/ S, мм	h_1, мм
SSANGYONG STAVIC	975–1145	990	1555	1140	500–930	985	1555	500–900	940	1440	630/2375	775	1245	1000	464	1239 (55,0)	1012 (45,0)	2251	4,0/–	305
VW CADDY	990–1170	1180	1420	1370–1425	675–845	1145	1495	645	1005	1315	610/2270	545	1125	1130	340	1021 (55,9)	797 (44,1)	1809	5,0/50,0	210

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SSANGYONG STAVIC	7	8	8	8	8	9	8	8	7	8	7	8	9	8	8	7,9
	↑ Богатое оснащение. Просторные салон и багажник. Наличие понижающей передачи.								↓ Неудобные сиденья. Кресла второго ряда несъемные. Управляемость далека от легковых стандартов.							
VOLKSWAGEN CADDY MAXI	9	9	9	8	8	8	8	8	9	7	8	8	8	8	8	8,2
	↑ Эталонная эргономика. Классная обзорность. Отличные ходовые качества.								↓ Слабая шумоизоляция. Отсутствие запасного колеса. Дорогие опции.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для машин этого класса.

Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	VOLKSWAGEN CADDY	SSANGYONG STAVIC
Просвет, мм		
a	155	175
b	185	225
c	165	205
Угол, град.		
α	18,5	24,5
β	26,5	23,5
γ	14,0	17,0

ЗЕЛЕНЕНЬКИЙ ОН БЫЛ

Анализируем результаты экотестов немецкого автоклуба ADAC | **Место** проведения Германия | **Участники** легковые модели 2012–2013 годов выпуска | **Автор** Максим Сачков



Это одно из фирменных блюд крупнейшего германского автоклуба. Испытания показывают, насколько автомобиль дружелюбен к окружающей среде. Но потенциальному покупателю куда интереснее проверить, так ли он экономичен, как заверяет производитель. На основе полученных результатов и накопленной статистики делаются и другие интересные выводы. Впрочем, о них чуть позже, а пока – пара слов о методике.

Показатели снимают в лаборатории на сертифицированном стенде. Все автомобили «проезжают» по одному и тому же маршруту, а измерительное оборудование фиксирует количество вредных веществ (CO, CH, NO_x и твердые частицы) и CO_2 в отработавших газах. По этим показателям выставляют итоговые оценки, выраженные

★★★★★

Подзаряжаемый гибрид «Тойота-Приус» не показал фантастической экономичности и экологичности. Расход бензина, конечно, завидный на фоне одноклассников без электромоторов, но более чем в 1,7 раза выше заявленного. И данным АДАКа веришь больше.

Электрический «Фольксваген e-Ап» – самый «зеленый» автомобиль. Хотя, если его заправлять электроэнергией из традиционных источников, в атмосферу попадает не так уж мало парникового газа. Любопытно, что «Ап» на газе проиграл самую малость, набрав 98 баллов, а вот бензиновый получил лишь три звезды (67 баллов).

Показатели «Ауди-А3 Спортбек g-трон» еще раз подтверждают, что автомобили на природном газе не менее дружелюбны к природе, чем электромобили. Может, России сейчас лучше не упирать на развитие инфраструктуры для автомобилей с нулевой эмиссией, а сделать основную ставку на голубое топливо?





Среди электромобилей у «Форда-Фокус» самая большая разница между заявленным расходом энергии и замеренным – почти полуторакратная. Кстати, у электромобилей, в отличие от бензиновых и дизельных машин, потребление энергии в городском цикле часто ниже, чем за городом. А на высоких скоростях показатели пугающе высоки из-за особенностей силовой установки.

★★★★

В пять звезд не вписалась ни одна модель с бензиновым мотором. Самая «зеленая» – «Шкода-Октавия 1,2 TSI» в эковерсии «Грин тек» – получила четыре. Любопытно, что «Рапид» с таким же мотором, но в обычном исполнении набрал на 18 баллов меньше.





Разница в экопараметрах современных бензиновых и дизельных модификаций, близких по мощности, часто невелика. Например, «Мазда CX-5» со 150-сильным бензиновым мотором проигрывает 165-сильной дизельной всего два очка. Правда, дизель все равно выигрывает около 1 л/100 км. Причем разница в расходах заметнее всего в городе – около 25%.

определенным количеством звезд – от максимальных пяти до одной.

Количество вредных выбросов подсчитывают без оглядки на размер машины. Взвешивая же массу собранного за тест углекислого газа, делают поправку на класс автомобиля. Таким образом флагманы с моторами большого объема и микролитражки поставлены в одинаковые условия – их можно сравнивать между собой. И солидный «Лексус-LS 600h» с гибридной силовой установкой оказывается более «зеленым», чем маленький «Фиат-Панда» с дизелем.

АДАК уравнял шансы моделей с двигателем внутреннего сгорания и электромобилей. По тестовой методике выбросы CO_2 высчитывают по принципу «от источника до колес». То есть автомобилям с нулевой эмиссией засчитывают штрафные граммы углекислого газа, выброшенного при выработке киловатт-часов электричества для зарядки батарей.

За последние два года АДАК протестировал около 300 разных машин. В этот материал попали лишь некоторые – с наиболее любопытными показателями и интересные для российского потребителя.

В таблицах помимо экооценок приведены адаковские данные расхода топлива – в городском и загородном циклах, а также в режиме автобана. Они не влияют на «звездность», а лишь служат дополнительной информацией.

★★★

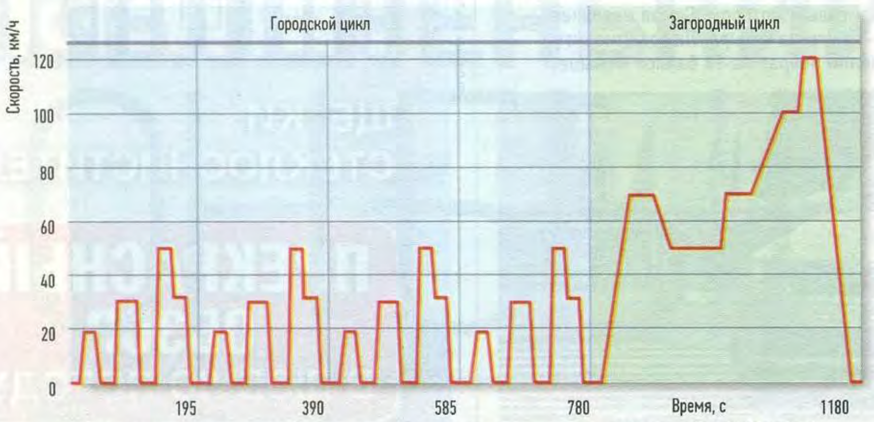
У «Мазды-3» предыдущего поколения с бензиновым двигателем 1,6 л в испытаниях по АДАК-методике расход топлива оказался меньше, чем заявил производитель. Такая же ситуация и с заряженной MPS. Правда, она и самая щедрая на выбросы CO_2 – обогнала даже спорткары с куда более мощными моторами.





«Лексус-RX 450h», даром что гибридный, получил всего три звезды. К тому же у него велика нестыковка фирменных данных расхода топлива с полученными в тесте. Неспроста владельцев удивляет, что в повседневной эксплуатации машина съедает намного больше обещанного.

Новый европейский цикл (NEFZ)



Международный тест легковых автомобилей (WLTP)



Имитация езды по автобану

Скорость, км/ч
0
20
40
60
80
100
120
140
высшая передача
высшая передача
4-я передача
4-я передача
4-я передача
200
400
600
Время, с
800

★★



Маленькие дизели часто относятся к окружающей среде менее трепетно, чем бензиновые версии. Например, «Фиат-Панда» со стареньким восьмиклапанным бензиновым агрегатом заработал три звезды, с 1,3-литровым дизелем JTD – только две.

★



Мощные спорткары вроде «Шевроле-Камаро» или «Ауди-R8» на автобане сжигают топлива почти вдвое меньше, чем в городе. Поэтому суммарные показатели расхода в тесте ниже заводских.

Любопытны результаты и в двух других колонках, где сопоставлены данные автопроизводителей и АДАКа. По выбросам CO_2 можно оценить, насколько автомобиль немилосерден к окружающей среде. Результаты автоклуба наглядно демонстрируют, что утверждение об абсолютной экологичности электромобиля ложно. У большинства моделей расход топлива в тесте выше парадных цифр. Во-первых, тестовые режимы ближе к тем, что на реальных дорогах. Во-вторых, при замерах на автомобилях включены световые приборы и климатическая установка. И чем больше разница между данными фирмы и АДАКа, тем, выходит, тщательнее готовили автомобиль к сдаче обязательного экзамена и меньше думали о его поведении в повседневной эксплуатации. ЗР

КАК ПРОВЕРЯЕТ АДАК

Немецкий клуб дополнил сертификационную методику еще двумя испытаниями. На барабанах имитируют не только новый европейский цикл (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus), но и более близкие к реальности условия международного теста легковых автомобилей (WLTP – Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Кстати, в недалеком будущем он придет на смену морально устаревшему NEFZ. Кроме того, условия теста ужесточили «пробежкой по автобану» со скоростями до 130 км/ч (разрешенный максимум во многих европейских странах) и частыми интенсивными разгонами в стиле «педаль в пол». Общую массу выбросов CO_2 взвешивают после «прохождения» всего маршрута. Для определения количества вредных веществ автомобилю достаточно пройти испытания по новому европейскому циклу (NEFZ) и «на автобане».

Данные автопроизводителей и замеры ADAC

Модель	Баллы (вредные выбросы/ CO_2)	Тип*	Расход топлива в тесте: город/трасса/ автобан**	Выбросы CO_2: данные производителя/ ADAC, г/км	Расход топлива в смешан. цикле: данные производителя/ ADAC**
ПЯТЬ ЗВЕЗД					
«Фольксваген е-Ап»	101 (50/51)	Э	10,4/11,9/18,6	0/77	11,7/13,77
«Фольксваген-Гольф 1,4 TGI»	100 (49/51)	ПГ	4,4/3,1/4,2	94/98	3,5/3,60
«Ауди-А3 Спортбек g-трон»	100 (50/50)	ПГ	4,5/3,1/4,2	92/99	3,3/3,65
БМВ-i3	98 (50/48)	Э	13,3/14,2/24,3	0/94	12,9/16,75
«Тесла-Модель S»	98 (50/48)	Э	21,7/21,1/31,7	0/136	17,7/24,20
«Тойота-Приус 1,8 Плаг-ин»	93 (50/43)	Г	1,6/3,1/5,8	49/121	2,1/3,64
«Мерседес-Бенц Е 220 Блютек»	92 (49/43)	Д	6,5/4,1/5,5	114/156	4,4/4,86
«Мицубиси i-MiEV»	91 (50/41)	Э	11,4/16,1/25,7	0/101	13,5/18,02
«Форд-Фокус»	91 (50/41)	Э	19,1/19,3/30,2	0/126	15,4/22,37
«Тойота-Приус 1,8»	90 (50/40)	Г	2,6/4,3/6,0	89/129	3,9/4,58
ЧЕТЫРЕ ЗВЕЗДЫ					
«Шкода-Октавия 1,2 Грин тек»	88 (49/39)	Б	6,0/4,7/6,2	114/149	4,9/5,37
«Мазда-6 Комби 2,2 Скайэктив-D»	85 (47/38)	Д	4,8/4,1/6,1	116/152	4,4/4,76
БМВ-320i	82 (48/34)	Б	7,1/5,1/6,7	124/164	5,3/5,89
«Ауди-А3 1,4 TFSI»	81 (50/31)	Б	6,6/5,1/6,3	120/155	5,2/5,60
«Мазда-3 Скайэктив-D 150»	79 (46/33)	Д	4,8/3,9/5,8	107/148	4,1/4,65
«Лексус-IS 300h»	78 (42/36)	Г	2,9/5,4/8,2	99/159	4,3/5,85
«Лексус-GS 450h»	76 (45/31)	Г	5,5/6,6/8,9	137/198	5,9/7,15
«Мерседес-Бенц А 180»	76 (50/26)	Б	7,2/5,4/7,0	128/170	5,5/6,11
«Ауди-А4 Авант 1,8 TFSI»	76 (47/29)	Б	8,0/5,7/7,4	141/181	6,1/6,54
«Мазда СХ-5 2,0 Скайэктив-G»	75 (43/32)	Б	6,9/5,5/7,6	139/172	6,0/6,30
«Хёндэ-i30 1,4» 3-дв.	71 (46/25)	Б	7,9/5,5/7,1	143/172	6,1/6,30
«Шкода-Рапид 1,2 TSI»	70 (40/30)	Б	7,0/5,0/6,6	125/157	5,4/5,74
«Мерседес-Бенц С 220 CDI» (универсал)	70 (40/30)	Д	6,1/4,7/6,8	124/178	4,7/5,57
«Шевроле-Круз 1,4 Т», универсал	70 (45/25)	Б	7,3/5,5/7,1	136/171	5,8/6,23
ТРИ ЗВЕЗДЫ					
«Мазда-3 1,6»	69 (44/25)	Б	7,6/5,4/7,3	147/171,6	6,4/6,30
«Хонда-Джаз 1,4»	68 (45/23)	Б	6,9/5,2/6,8	129/162	5,6/5,91
«Лексус-RX 450h»	68 (43/25)	Г	4,8/7,3/10,8	145/218	6,3/7,91
«Ситроен-С4 Vti 120»	66 (41/25)	Б	7,9/5,5/7,3	146/173	6,3/6,41
«Хонда-Сивик 1,8»	66 (44/22)	Б	8,1/5,7/7,4	145/181	6,1/6,52
«Хёндэ-i30 1,6»	66 (40/26)	Б	8,0/5,5/6,8	139/170	6,0/6,22
«Опель-Мерива 1,6 Турбо»	61(44/17)	Б	7,3/5,6/7,6	151/175	6,4/6,43
«Тойота-GT 86»	60 (42/18)	Б	10,6/6,7/8,2	181/214	7,8/7,83
«Шкода-Фабия 1,2 TSI», универсал	59 (49/39)	Б	6,0/4,7/6,2	114/149	4,9/5,37
«Фольксваген-Тигуан 1,4 TSI»	56 (41/15)	Б	9,6/7,3/9,5	178/225,7	7,6/8,25
«Опель-Мокка 1,6 Турбо Экофлекс»	51 (34/17)	Б	8,2/6,3/8,3	149/197	6,4/7,23
«Ауди-Q3 2,0 TFSI»	54 (42/12)	Б	10,2/7,0/10,0	179/232	7,7/8,46
«Форд-Куга 2,0 TDCi»	53 (34/12)	Д	7,5/5,6/7,9	154/210	5,9/6,57
«Киа-Соренто 2,2 CRDi»	53 (32/21)	Д	9,0/6,4/8,3	159/231	6,1/7,22
ДВЕ ЗВЕЗДЫ И МЕНЬШЕ					
«Дачия-Лоджи 1,6» (85 л.с.)	49 (32/17)	Б	8,6/6,3/9,3	161/196	7,0/7,55
«Фиат-Панда 1,3 JTD»	49 (34/15)	Д	5,2/4,7/6,8	125/171	4,7/5,36
«Рейндж-Ровер 4,4 SDV8»	45 (36/9)	Д	11,8/8,7/9,9	229/304	8,7/9,47
«Мазда-3 MPS»	32 (31/1)	Б	12,5/7,8/9,9	224/251	9,6/9,22
«Вольво-ХС90 D5»	32 (25/7)	Д	11,4/7,5/9,4	215/281	8,2/8,75
«Шевроле-Камаро Кабриолет 6,2»	28 (25/3)	Б	19,5/10,0/10,3	329/321	14,1/11,70
«Ниссан-Навара 2,5 dCi»	25 (23/2)	Д	11,1/8,8/11,4	222/315	8,4/9,86
«Ауди-R8 Спайдер V10»	21 (18/3)	Б	21,8/10,3/11,1	310/346	13,3/12,43

*Э – электромобиль; ПГ – на природном газе; Г – гибрид; Б – бензиновый; Д –дизельный.

**Единицы измерения для автомобилей на жидком топливе – л/100 км, на газе – кг/100 км, для электромобилей – кВт·ч/100 км.

ДРЕССИРОВКА



ПЯТЬ ЛЕТ ТОМУ НАЗАД

«Когда инженеры «Мерседес-Бенц» проектируют новую модель, специалисты AMG сотрудничают с ними на всех этапах. Цель – сделать серийную машину, с которой в дальнейшем будет удобно работать и нам. У AMG собственная трансмиссия, ходовая часть, тормозная система и т. д. Объем переделок значительный, и это отражается на цене – мы же не будем трудиться себе в убыток! И сегодня С-класс – тот предел, на котором клиент еще готов доплачивать за серьезно заряженную версию. Подобный объем работ с машинами А- и В-класса приведет к такому росту цены, что они, скорее всего, перестанут пользоваться спросом».

Это из интервью пятилетней давности с главой AMG Фолькером Морнинвегом. И вот, гляди-ка, концепция поменялась! Новая «сорокапятка» натурально рвет шаблоны: и сам «А-класс» превратился из минивэна в обычный хэтч, и ряд технических решений AMG впервые встречается на «Мерседесе». Высокопроизводительная турбина с давлением наддува 1,8 бар позволила снять с алюминиевого 2-литрового мотора M133 аж 360 л.с. и 400 Н·м – каково? Сам четырехцилиндровый двигатель расположен поперечно, и собирают его не в Аффальтербахе, а на мерседесовском заводе в Кёлледе – хотя по-прежнему за агрегат отвечает один человек, чей автограф красуется на кожухе мотора.

А еще – это полноприводный AMG! Но трансмиссия отличается

ЗЛОСТИ

Скользим на полноприводных премиум-хэтчбеках | **Соперники** Mercedes-Benz A 45 AMG, BMW M135i xDrive | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков



см. с. 22



от стандартных «фирматиков» гражданских седанов. Раздаточная коробка с цилиндрическим межосевым дифференциалом традиционных «мерседесов» объединена с гидромеханической коробкой передач, а тут робот с двумя сцеплениями «AMG Спидшифт DCT 7» и муфта «Халдекс» в приводе задних колес.

Говорят, его настраивали с учетом специфики зимней езды – вот и проверим, как этот гремучий коктейль из 360 турбосил, роботизированной коробки и электронно-управляемого полного привода поведет себя на зимнем «Смоленском кольце»!

В качестве референсного автомобиля выбрали «БМВ-M135i х-Драйв». Тут всё более традиционно: по умолчанию хэтчбек заднеприводный, а отбором мощности на передние колеса заведует раздатка с многодисковой муфтой. Продольно расположенная 3-литровая «шестерка» N55 с двойным наддувом развивает 320 л.с. и 450 Н·м. Коробка – 8-ступенчатый гидромеханический автомат.

Выезды с этой моделью на летние трек-дни запомнились ощущениями, словно от игры на компьютерном симуляторе: «M135i х-Драйв» прощает помарки и с удивительной легкостью исполняет желания водителя. Что будет зимой?

ТО ГОРЯЧИЙ, ТО ХОЛОДНЫЙ

На дорогах общего пользования «бимер» предпочтительнее. В первую очередь из-за колес: обе машины обуты в «Нокиан-Хаккапелита 7», но у БМВ размер 225/45R17, а «Мерседес»



Интерьер БМВ-М135i строг и стилен. Небольшой пухлый руль, развернутая к водителю консоль и низкая посадка настраивают на боевой лад.

Щиток приборов наглядно доносит первостепенную информацию. Вспомогательные данные – на экране системы «i-Драйв».

Клавишами рядом с селектором выбирают спортивные либо комфортные настройки. В варианте *Sport+* реакции обостряются, а стабилизация позволяет скользить – но возможно и полностью отказаться от нее.

Владелец данного экземпляра M135i установил дополнительные приборы, нелишние на автодроме: они показывают температуру масла, антифриза и давление наддува.

красуется на шинах 235/35R19. Даже на московских дорогах жестко, тряско и боязно – ведь и небольшая ямка приговорит дорогущее колесо. «Копейка» снисходительнее к неровностям даже в спортивном режиме амортизаторов, а в комфортном позволяет забыть о мирской суете. Подвеска «Мерседеса» к тому же менее энергоемкая и длинноходная, а дорожного просвета не всегда хватает даже на стандартных «лежачих полицейских». Спрыгнул с резинового холмика – и дважды вздрогнул: сначала от стука на отбой, затем от скрипа порогов о препятствие.

Мерседесовским не назвать и акустический комфорт – гудят шины, слышен гул проезжающих мимо автомобилей, громко поет мотор… Впрочем, как раз к последнему грех предъявлять претензии. На высоких оборотах открывается клапан в выхлопной системе – и маленький AMG начинает голосить подобно суперкару SLS! Звук не такой богатый, как у V8, но тональность та же. А при смене передач выхлоп клокочет и постреливает, подмывая без нужды играть подрулевыми лепестками.

БМВ взрослее. Рядная «шестерка» звучит ровнее и сдержаннее, классический автомат своевременно и незаметно играет восемью передачами. Хочешь сэкономить – выбирай режим *Eco Pro* в мехатронном шасси: отклики на газ станут неспешными, а коробка будет тянуться к высшей передаче. *Sport* или *Sport+* – и M135i преобразится, собираясь в кулак для решающего удара. В «Мерседесе» таких трансформаций нет. Более того, в тестовом A 45 AMG нет даже полноценной климатической установки! Хотя это не базовая комплектация: тут опционные люк, навигация, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль и другие

У баварцев пока нет чистой «эмки» 1-й серии – топовым остается M135i в классическом либо полноприводном исполнении.

Сиденья в БМВ установлены низко, предлагают множество вариантов подгонки и хорошо фиксируют тело.

О подрулевых лепестках не грех и забыть – 8-ступенчатый автомат прекрасно справляется с обязанностями в любом режиме.

БМВ предлагает четыре предустановленных режима настройки шасси плюс возможность личных «пожеланий» машине через интерфейс «х-Драйва».

Диаметр тормозных дисков кажется скромным для заряженного хэтчбека, – но, судя по опыту летних трек-дней, этого достаточно. А зимой и подавно!

«плюшки», которых набегает на полмиллиона. Но двадцатку на климат-контроль пожалели – и зря: «Мерседес» то потеет, то обмерзает, то становится излишне горячим, то холодит… А управлять погодой из чулана под центральной консолью, где приютился блок, несподручно.

У БМВ свои заморочки. В пресс-парке нужной модели не нашлось, автомобиль для сравнения мы попросили у любителя трек-дней Ильи. Он вдумчиво подошел к конфигурации, потому в его «копейке» есть и бесключевой доступ, и двухзонная климатическая установка… Но нет «штурманских» лампочек в блоке на потолке и подсветки зеркал в козырьках! Причем заказать эту опцию для «1-й серии» невозможно, за что супруга Ильи высказала баварскому концерну решительное «фи». Но нас-то больше волнует, кто быстрее на зимнем покрытии!

ТОРМОЗИМ...

«Мерседес-Бенц А 45 AMG», умчавший на заснеженное кольцо, с ходу произвел приятное впечатление. На первый же маневр – абсолютно предсказуемая реакция: под сброс газа машина



Салон A 45 AMG с приторoченным поверх консоли дисплеем так же необычен для поклонников марки, как внешность машины. Но пульты управления креслами на дверях и многофункциональный подрулевой рычаг никуда не делись.

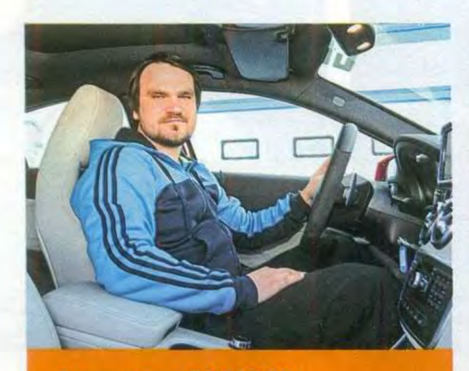
Два равновеликих циферблата с «висящими» стрелками и вспомогательным дисплеем между ними вам ничего не напоминают? Мне – «крылатый» суперкар SLS AMG.

Лепестки робота с двумя сцеплениями наиболее актуальны в ручном режиме. Но если автомобиль движется под уклон, можно скинуть пару передач и в «драйве» – «Мерседес» продолжит тормозить двигателем, пока не выкатится на равнину.

С полоской индикаторов режима коробки сливается кнопка (она в самом низу), которой последовательно выбираются режимы – комфортный, спортивный и ручного переключения.

выставляется боком, подачей тяги подхватываю занос – и «беби-Бенц» с недетским ускорением выгребает из виража на прямых колесах. И так можно нанизывать один поворот на другой: сброс, движение рулем, занос, газ, колеса прямо. Песня! А то, что в ходовых дугах даже в спортивном режиме коробка сама скачет на передачу выше, не раздражает: тяги даже на средних оборотах достаточно, чтобы силовое скольжение не прекращалось. Ну а для маньяков есть мануальный режим.

По-своему бодрит даже чувствительность «Мерседеса» к неоднородности покрытия. На прямиках при разгоне «в пол», когда под правыми колесами укатанный снег, а левые вспарывают нетронутый покров, заряженная «ашка» ерзает с изрядной амплитудой. Когда спутниковый измерительный прибор показывает под 140 км/ч, а справа проносится бетонная лента отбойника, это заводит! Но когда на тебя надвигается стальной барьер ограждения, а автомобиль в конце прямика едва замедляется… Скорость удалось погасить только серией боковых скольжений. Неужели на пятом круге я так ошибся с точкой торможения?



Владимир ЛАБАЗОВ

мастер спорта международного класса, чемпион России в классе «Туринг»

Из двух автомобилей больше понравился БМВ: поведение на треке более прогнозируемое, ехать веселее. В «Мерседесе» приходится предугадывать ситуацию и работать интенсивнее, иначе окажешься совсем не в той точке, куда метил. А на «M135i X-Драйв» изменить траекторию проще даже после помарки – это связано с иной реализацией полного привода.

Несмотря на заявленную мощь в 360 сил у A 45 AMG, двигатель БМВ, проигрывая по паспорту 40 «лошадок», показался более производительным. Возможно, из-за большего крутящего момента, а может, из-за программного ограничения на период обкатки: все мои турбированные машины начинали ехать заметно бодрее после 4-5 тысяч километров пробега. По этой же причине могло показаться, что мотор слишком рано упирается в отсечку.

Автомат БМВ можно перевести в спортивный режим и забыть о его существовании – коробка все сделает сама и вовремя. Робот «Мерседеса» даже в «спорте» скачет на высшую передачу, и только в честном ручном режиме им можно полноценно контролировать автомобиль.

Еще в «Мерседесе» не понравилась посадка. С эргономикой-то в целом все в порядке, – странно ожидать от немецкого премиума иного. Но сиденья в нем стоят выше и головой я упираюсь в люк, а руль в форме многогранника не способствует быстрому рулению. Хотя у круглого «бублика» БМВ тоже есть недостаток – при энергичном вращении невольно задеваешь кнопку ограничителя скорости, которая вдобавок возвращает из спячки систему стабилизации.



Впервые шильдик *AMG* украшает «Мерседес» гольф-класса. Для первого опыта вышло достойно!

Симпатично, но не более. Поддержки не хватает, профиль неудачен. Лучше заказать «ковши» «AMG Перформанс» за 124 000 рублей.

Девятнадцатидюймовые колеса, за которыми видны мощные перфорированные диски, явно великоваты для зимы – страдают комфорт и курсовая устойчивость на миксте.

Да нет, вкатавшийся в «Мерседес» тест-пилот Олег Петриков мажет в той же точке. Смещается на лучший зацеп, пробует «перезагрузить» АБС, отпуская и снова ударяя по педали тормоза, – безрезультатно! Для остановки и на сей раз хватило широкой зоны вылета, но впредь к процессу замедления подходим ответственно – ищем грань сцепления, не давая антиблокировочной системе пробудиться. Но если бы не этот опасный глюк, то…

То все равно «единичка» БМВ лучше! Да, круг на ней дался чуть медленнее, но виной тому изменившееся за время заездов покрытие. И если «Мерседес» на отполированных виражах, начав скользить передней осью, вынуждал сбросить скорость, чтобы зацепиться, то на M135i оставалась возможность довернуть автомобиль газом – трансмиссия позволяет весь момент послать назад, разгрузив от тяги управляемые колеса. При этом разгон «баварца» даже на миксте заметно стабильнее, а торможение не преподносит сюрпризов. Оттого даже на укатанной прямой мы не боялись давить на газ и позже замедляться – так превысили максимальную скорость «Мерседеса» на 3 км/ч.

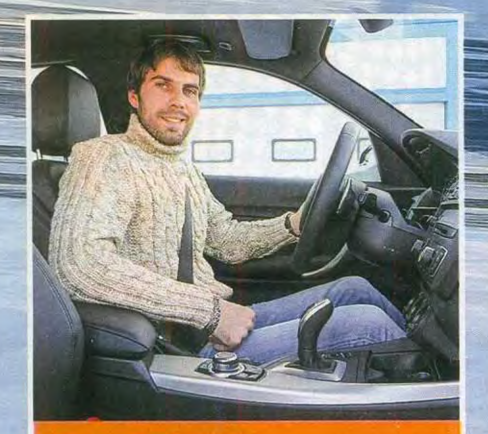
Так после заездов на зимнем «Смоленском кольце» выглядят пороги «Мерседеса» и БМВ. В Штутгарте стоит подумать над новой конструкцией уплотнителей!



Новый «Мерседес-Бенц А 45 AMG» на снегу быстрее. А «БМВ-М135i х-Драйв» радует балансом.



Заднеприводная сущность БМВ даже с системой «х-Драйв» для активного водителя только в радость – управляемость на снегу великолепна!



Олег ПЕТРИКОВ

мастер спорта, вице-чемпион России в классе «Туринг», директор автодрома «Смоленское кольцо»

Впечатление от нового А 45 AMG положительное. Рискну сказать, что на зимнем покрытии автомобили близки – у каждого есть нюансы, но к ним можно привыкнуть и использовать себе на руку. Скажем, роботизированная коробка «Мерседеса» озадачила только на первом круге, а в дальнейшем ее произвольный переход вверх не мешал писать дуги – тяги хватало. Вот только настройка АБС, из-за которой мы чуть не приехали в отбойник, насторожила.

Обсуждать моторы в тестовых условиях тоже занятие неблагодарное: для гражданского шипа и снежного покрытия тяга в любом случае избыточная. Отмечу разве что тональность «Мерседеса» – по сравнению с ним БМВ звучит пресно.

Сидеть удобно в обоих хэтчбеках, поддержки сидений на скользких покрытиях вполне достаточно. Сложной формы руль на А 45 AMG проблем не доставил, так что в эргономике у машин паритет.

А вообще, чтобы расставить оценки, надо свести эти машины на летнем треке. Вот тогда, сдается мне, «Мерседесу» придется несладко. Проверим?

Там, где А 45 AMG требовал просчитывать ситуацию наперед, «копейка» позволяла действовать по обстоятельствам, превращая поражения в победы.

Хочешь прописать пологий поворот в скольжении? «Ашка» пройдет ее по синусоиде, тогда как всё, что требует для циркульной дуги БМВ, – не отпускать газ. «Мерседес» поначалу казался приятным и послушным, однако управлять им по сравнению с «баварцем» – все равно что после вышколенной немецкой овчарки дрессировать афганскую борзую. Красивую, быструю, однако медленно схватывающую собаку.

Не боитесь трудностей, запали на внешность? Тогда берите «Мерседес-Бенц». Ну а если важнее выверенный баланс между практичностью и драйвом, то приоритет за БМВ. ЗР



«Мерседес» неплохо дает угла, но для этого лучше использовать инерцию. Если в повороте нос поскользнулся, довернуть тягой машину с постоянным приводом на передние колеса проблематично.



СКОЛЬЗИМ ПОСУХУ

Летняя резина – на любой размер кошелька | **Соперники** 15 комплектов | **Автор** Сергей Мишин

Большинство покрышек относится к скоростной категории H (до 210 км/ч). Однако правил без исключений не бывает, потому в списке присутствуют и более медленные, и один более скоростной участник.

Лидирующую позицию безоговорочно занимает «Пирелли-Чинтурато P1» – 945 баллов. Но «лучшее» не значит «дорогое»! Соотношение цены и качества, равное 2,43, близко к среднему значению.

Второе место, набрав 939 баллов, занимает «Нокиан-Хакка Грин» российского производства. Коэффициент цена/качество здесь ощутимо выше: 2,77.

Третий на подиуме – «КонтиПремиумКонтакт 5» с 925 баллами. Соотношение цены и качества чуть более выгодное, чем у «Нокиан», – 2,70.

К португальскому «немцу» буквально прислонился (924 балла) младший брат «Нокиан» – «Нордман SX» российского происхождения. Разница с «Конти» всего ничего – лишь один балл, зато по соотношению цены и качества (2,27) «северный человек» куда более привлекателен.

Пятую строчку, с небольшим отставанием, занимает «Хэнкук-Кинерджи эко». Набранное количество баллов – 903, а по отношению цены и качества (2,44) он конкурирует с лидером теста «Пирелли».

Практически без отставания далее следует «BF-Гудрич g-Грип». Модель всего-то на балл слабее венгерского «корейца», хотя и из другой скоростной группы (до 190 км/ч). А показатель цена/качество у нее самый выгодный в первой шестерке участников после «Нордмана» – 2,38.

Седьмое место, к нашему удивлению, занял китайский «GT-Рейдиэл Чампиро VP1». 889 баллов – несомненный прорыв, соотношение цены и качества тоже неплохое – 2,19. К слову, такой успех пока исключение, нежели правило для китайских производителей.

На восьмом месте, заработав чуть меньше – 886 баллов, находится «Кордиант-Роуд Раннер» с еще более выгодным соотношением цены и качества: 2,14.

Набрав по 883 балла, объединяют девятое и десятое места две шины: долгожитель «Амтел-Планет Т-301», увидевший свет аж в 2006 году, и почти такой же старичок «Тойо-Проксес CF1». Модель «Планет Т-301» – самая выгодная покупка по итогам нашего теста: цена/качество – 1,98, а «Проксес CF1» по этому показателю (2,49) конкурирует с «Пирелли» и «Хэнкуком».

«Бриджстоун» с моделью «MY-02 Спорти Стайл» смог набрать лишь 878 баллов – 11-е место. Соотношение цены



и качества самое невыгодное: 2,87. На 12-м месте медленная модель «Иокогамы» под названием «БлюЭрс», набравшая 865 баллов. Однако у нее соотношение цены и качества, равное 2,43, куда более адекватное, чем у «Бриджа».

Тринадцатым идет корейский «Нексен-Класс Премьер CP641». Результат на 2 балла хуже, чем у «японца» из Филиппин, да и по соотношению цены и качества (2,49) покупка менее выгодная.

Замыкает группу достойных шин (это, по нашему определению, участники, набравшие не менее 850 баллов) медленный «Барум-Бриллантис 2» с 852 баллами и соотношением цены и качества, равным 2,35.

«Контайр-Мегаполис» имеет в копилке всего лишь 819 баллов. Отставание от чемпиона составляет 126 баллов! Однако соотношение цены и качества, равное 2,08, довольно выгодное, если не брать в расчет более сильный «Амтел», расположившийся в середине рейтинга. **ЗР**

В тестировании шин автору материала ассистировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинской компании «Волгашинторг» за техническую поддержку.

		15 место
Марка, модель		Contyre Megapolis
Результаты испытаний летних шин 185/60R14		
Место изготовления		Украина
Индекс нагрузки (максимальная скорость)		82H (210 км/ч)
Рисунок протектора		направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		7,9–8,1
Твердость резины по Шору, ед.		66
Масса шины, кг		7,7
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		1700
Цена/качество		2,08
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ		
Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте	м	32,5
Максимум 180 баллов	баллы	149,0
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте	м	45,9
Максимум 160 баллов	баллы	142,2
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте	км/ч	67,8
Максимум 160 баллов	баллы	152,6
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте	км/ч	68,8
Максимум 140 баллов	баллы	134,2
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА		
Управляемость при переставке на мокром асфальте	оценка	5
Максимум 80 баллов	баллы	40
Управляемость при переставке на сухом асфальте	оценка	5
Максимум 60 баллов	баллы	30
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости	оценка	5
Максимум 50 баллов	баллы	25
Преодоление подъема по грунтовой дороге *Вне зачета*	оценка	7
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА		
Внутренний шум	оценка	7
Максимум 30 баллов	баллы	21
Плавность хода	оценка	6
Максимум 30 баллов	баллы	18
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДОВ ТОПЛИВА		
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	5,7
Максимум 60 баллов	баллы	57,9
Расход топлива при скорости 120 км/ч	л/100 км	7,5
Максимум 50 баллов	баллы	48,7
Сумма начисленных баллов		819
👍		Удовлетворительные уровень шума и способность к движению по грунтовке.
👎		Самые слабые тормозные свойства на сухом асфальте и самая низкая скорость при переставке. Слабое торможение на мокром покрытии. Проблемные курсовая устойчивость и управляемость на любом покрытии, жесткие.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		Лучше всего подойдут для дрифтинга.

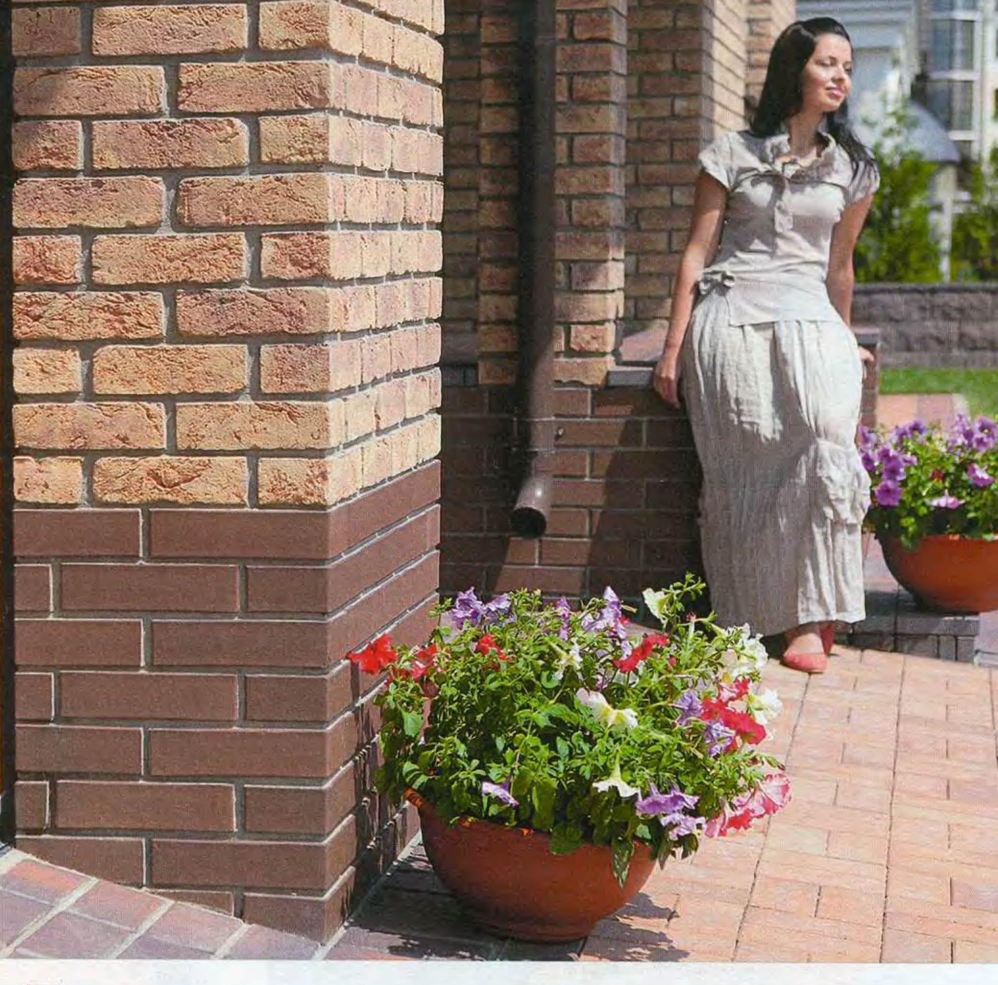
Результаты испытаний летних шин 185/60R14

Марка, модель		14 место Barum Brillantis 2	13 место Nexen Classe Premiere CP641	12 место Yokohama BluEarth	11 место Bridgestone MY-02 Sporty Style
Место изготовления		Чешская Республика	Южная Корея	Филиппины	Таиланд
Индекс нагрузки (максимальная скорость)		82T (190 км/ч)	82H (210 км/ч)	82T (190 км/ч)	82H (210 км/ч)
Рисунок протектора		асимметричный	направленный	симметричный	направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		8,0–8,5	7,9–8,0	6,0–6,8	7,5–7,7
Твердость резины по Шору, ед.		69	67	70	64
Масса шины, кг		6,5	7,4	6,6	7,7
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		2000	2150	2100	2500
Цена/качество		2,35	2,49	2,43	2,87
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте *Максимум 180 баллов*	м	31,2	30,1	30,5	30,4
	баллы	155,2	160,9	158,8	159,3
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте *Максимум 160 баллов*	м	45,2	44,2	43,4	42,6
	баллы	144,2	147,7	150,4	153,2
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте *Максимум 160 баллов*	км/ч	68,6	68,5	69,1	68,2
	баллы	154,4	154,1	155,5	153,5
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте *Максимум 140 баллов*	км/ч	69,0	68,9	69,0	69,8
	баллы	134,5	134,3	134,5	136,1
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управляемость при переставке на мокром асфальте *Максимум 80 баллов*	оценка	6	6	6	6
	баллы	48	48	48	48
Управляемость при переставке на сухом асфальте *Максимум 60 баллов*	оценка	5	5	6	6
	баллы	30	30	36	36
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости *Максимум 50 баллов*	оценка	7	7	6	8
	баллы	35	35	30	40
Преодоление подъема по грунтовой дороге *Вне зачета*	оценка	5	7	6	7
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум *Максимум 30 баллов*	оценка	7	8	7	8
	баллы	21	24	21	24
Плавность хода *Максимум 30 баллов*	оценка	7	7	7	7
	баллы	21	21	21	21
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДОВ ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч *Максимум 60 баллов*	л/100 км	5,6	5,6	5,5	5,7
	баллы	58,9	58,9	60	57,9
Расход топлива при скорости 120 км/ч *Максимум 50 баллов*	л/100 км	7,3	7,4	7,3	7,4
	баллы	50	49,3	50	49,3
Сумма начисленных баллов		852	863	865	878
(+)		Суперэкономичны при скорости 120 км/ч. Удовлетворительные курсовая устойчивость и уровень комфорта.	Скромный расход топлива. Тихие. Удовлетворительные курсовая устойчивость и плавность хода.	Суперэкономичны при любой скорости. Удовлетворительный уровень комфорта.	Четкий курс. Тихие. Скромный расход топлива при 120 км/ч.
(−)		Слабое торможение. Низкая скорость при переставке на любом покрытии. Проблемная управляемость при экстремальном маневрировании на сухом покрытии, сложная – на мокром.	Слабые тормозные свойства и низкая скорость при переставке на сухом покрытии. Проблемная управляемость при экстремальном маневрировании на сухом покрытии, сложная – на мокром.	Низкая скорость при переставке на сухом покрытии. Сложные управляемость при экстремальном маневрировании на любом покрытии и курсовая устойчивость.	Сложная управляемость при экстремальном маневрировании на любом покрытии.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		Лучшие качества в загородных режимах движения по дорогам с твердым покрытием.	Проявят свои лучшие стороны в загородных режимах движения, вполне комфортны.	Для пригородных режимов движения, помогут максимально сэкономить топливо.	Проявят свои лучшие качества в дальних поездках, вполне комфортны.

10-9 место	10-9 место	8 место	7 место	6 место	5 место
Toyo Proxes CF1	**Amtel Planet T-301**	**Cordiant Road Runner**	**GT Radial Champiro VP1**	**BF Goodrich g-Grip**	**Hankook Kinergy eco**
Япония	Россия	Россия	Китай	Польша	Венгрия
82V (240 км/ч)	82H (210 км/ч)	82H (210 км/ч)	82H (210 км/ч)	82T (190 км/ч)	82H (210 км/ч)
асимметричный	направленный	направленный	симметричный	направленный	асимметричный
6,9–7,6	7,3–7,5	7,4–7,8	7,3–7,5	7,0–7,1	7,6–7,7
61	64	71	73	70	66
6,7	7,3	7,2	7,5	6,6	7,3
2200	1750	1900	1950	2150	2200
2,49	1,98	2,14	2,19	2,38	2,44
31,5	29,5	30,5	29,6	30,5	27,8
153,7	164,1	158,8	163,6	158,8	174,2
42,3	42,5	44,2	43,1	43,9	41,3
154,3	153,6	147,7	151,5	148,7	158,1
69,9	69,1	68,1	69,1	69,7	69,5
157,3	155,5	153,2	155,5	156,8	156,4
70,7	69,8	70,9	70,1	71,8	69,5
137,9	136,1	138,2	136,7	140	135,5
7	7	6	7	7	7
56	56	48	56	56	56
7	6	8	8	8	6
42	36	48	48	48	36
7	7	8	6	8	7
35	35	40	30	40	35
7	8	7	6	7	5
7	7	8	7	8	7
21	21	24	21	24	21
6	7	7	6	7	7
18	21	21	18	21	21
5,6	5,8	5,7	5,6	5,6	5,5
58,9	56,9	57,9	58,9	58,9	60
7,4	7,6	7,5	7,4	7,4	7,4
49,3	48	48,7	49,3	49,3	49,3
883	883	886	889	902	903
Высокая скорость при переставке. Скромный расход топлива.	Среднее торможение на любом покрытии. Высокая проходимость.	Понятная управляемость на сухом покрытии. Четкий курс. Тихие.	Скромный расход топлива. Понятная управляемость на сухом асфальте.	Высокая скорость и понятная управляемость по сухому. Четкий курс. Тихие. Скромный расход топлива.	Хорошее торможение на любом покрытии. Суперэкономичны при скорости 90 км/ч.
Слабые тормозные свойства на мокром покрытии. Жесткие.	Большой расход топлива. Сложная управляемость при переставке посуху.	Слабое торможение на сухом. Низкая скорость при переставке и сложная управляемость на мокром покрытии. Повышенный расход топлива.	Курсовая устойчивость оставляет желать лучшего. Жесткие.	Удовлетворительные управляемость на мокром и плавность хода.	Сложная управляемость на сухом асфальте. Удовлетворительные курсовая устойчивость и уровень комфорта.
Для городских и загородных поездок по дорогам с покрытием хорошего качества.	Для городских, пригородных и загородных поездок, неплоха на грунтовке.	Лучшие качества в пригородных и загородных поездках, вполне комфортны.	Проявят лучшие стороны на дорогах с ровным покрытием.	Для городских и загородных режимов движения, вполне комфортны.	Для пригородных и загородных поездок только по твердым дорогам.

Результаты испытаний летних шин 185/60R14

Марка, модель		4 место Nokian Nordman SX	3 место Continental ContiPremiumContact 5	2 место Nokian Hakka Green	1 место Pirelli Cinturato P1
Место изготовления		Россия	Португалия	Россия	Турция
Индекс нагрузки (максимальная скорость)		82H (210 км/ч)	82H (210 км/ч)	82H (210 км/ч)	82H (210 км/ч)
Рисунок протектора		асимметричный	асимметричный	асимметричный	асимметричный
Глубина рисунка по ширине, мм		7,7–8,1	7,6–8,2	7,3–7,6	7,4–7,5
Твердость резины по Шору, ед.		70	71	69	69
Масса шины, кг		7,1	6,8	6,7	7,4
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		2100	2500	2600	2300
Цена/качество		2,27	2,7	2,7	2,43
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте *Максимум 180 баллов*	м	27,2	28,3	26,9	27,2
	баллы	178	171,1	180	178
Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте *Максимум 160 баллов*	м	41,7	41,4	42	40,8
	баллы	156,5	157,7	155,4	160
Скорость выполнения переставки на мокром асфальте *Максимум 160 баллов*	км/ч	70,1	70,4	71,1	70,1
	баллы	157,7	158,4	160	157,7
Скорость выполнения переставки на сухом асфальте *Максимум 140 баллов*	км/ч	70,3	71	71,2	71,3
	баллы	137,1	138,4	138,8	139
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управляемость при переставке на мокром асфальте *Максимум 80 баллов*	оценка	8	8	8	8
	баллы	64	64	64	64
Управляемость при переставке на сухом асфальте *Максимум 60 баллов*	оценка	7	8	8	8
	баллы	42	48	48	48
Курсовая устойчивость и корректировка направления движения на высокой скорости *Максимум 50 баллов*	оценка	7	7	8	9
	баллы	35	35	40	45
Преодоление подъема по грунтовой дороге *Вне зачета*	оценка	7	7	6	7
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум *Максимум 30 баллов*	оценка	8	7	8	8
	баллы	24	21	24	24
Плавность хода *Максимум 30 баллов*	оценка	7	7	7	7
	баллы	21	21	21	21
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДОВ ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч *Максимум 60 баллов*	л/100 км	5,6	5,5	5,6	5,6
	баллы	58,9	60	58,9	58,9
Расход топлива при скорости 120 км/ч *Максимум 50 баллов*	л/100 км	7,4	7,3	7,4	7,4
	баллы	49,3	50	49,3	49,3
Сумма начисленных баллов		924	925	939	945
👍		Хорошее торможение на любом покрытии. Скромный расход топлива. Тихие.	Хорошее торможение на сухом асфальте. Суперэкономичны при любой скорости.	Лучшее торможение на мокром асфальте. Самая высокая скорость при переставке по мокрому. Четкий курс. Скромный расход топлива. Тихие.	Хорошее торможение на любом покрытии. Суперчеткий курс. Скромный расход топлива. Тихие.
👎		Удовлетворительные курсовая устойчивость, управляемость на сухом. Незначительные претензии к плавности хода.	Удовлетворительные курсовая устойчивость и уровень комфорта.	Незначительные замечания относительно плавности хода.	Незначительные претензии к плавности хода.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		Для городских и загородных режимов движения, вполне комфортны.	Понравятся ценителям управляемости, помогут максимально сэкономить топливо.	Понравятся ценителям управляемости, вполне комфортны.	Понравятся ценителям управляемости, вполне комфортны.





Оптимальный микроклимат в гараже — вопрос тонкий. Как поддерживать температуру и влажность на определенном уровне? Модной защитой от напора природной стихии являются секционные ворота. Однако действительно ли «секционка» такая теплая и непродуваемая?

Отвечает заместитель директора по маркетингу ООО «Алютех Воротные Системы» Андрей БУЛОЙЧИК.

Гаражные секционные ворота: ТЕПЛО ИЛИ МИФ?

— Как работают секционные ворота? За счет чего они сохраняют тепло?

— Судите сами: более 90% площади всей конструкции занимает воротное полотно. А значит, характеристики секций (сэндвич-панелей), из которых оно состоит, и влияют на теплозащитные свойства ворот в наибольшей степени.

Сэндвич-панель современных гаражных ворот представляет собой трехслойный «бутерброд» — листы стальной ленты и вспененный полиуретан между ними. Именно качественный наполнитель делает ворота надежной тепловой защитой.

По своим теплоизоляционным свойствам пенополиуретан сравним с вакуумной изоляцией — идеальным с точки зрения характеристик, но дорогостоящим и технологически неудобным методом.

Так, теплопроводность вспененного полиуретана составляет 0,019–0,023 Вт/мК. Для сравнения: коэффициент теплопроводности древесины — около 0,15 Вт/мК. То есть утеплитель пропускает в 7 раз меньше холода.

— А что насчет сквозняков? Можно ли быть уверенным в том, что между воротами и проемом со временем не появятся зазоры?

— Чтобы драгоценное тепло не ускользало сквозь стыки между панелями, их герметизируют с помощью уплотнителей. Наиболее технологичным решением является несминаемый EPDM-уплотнитель — этилен-пропиленовый каучук. Плотное примыкание всей конструкции к стенам и потолочной перемычке гаража обеспечивают эластичные уплотнители на основе полимерного каучука.

Высокие теплоизоляционные характеристики ворот «АЛЮТЕХ» подтверждены испытаниями в лабораториях Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, Научно-исследовательского института НИСИ (Болгария), а также Белорусского научно-исследовательского института строительства.

**** Класс А — в соответствии с ГОСТ 31174-2003 «Ворота металлические. Общие технические условия»***

Важно, чтобы применяемые материалы имели высокую износостойкость. Так, каучуки остаются прочными и эластичными даже при агрессивном воздействии окружающей среды, в том числе при низких температурах.

— Какое решение предлагает домовладельцам ГК «АЛЮТЕХ»?

— Представьте, что вместо гаражного проема у вас кирпичная стена толщиной 60 см. Именно такой эффект дают секционные ворота «АЛЮТЕХ». По теплоизоляционным характеристикам они относятся к классу А*, так как имеют приведенное сопротивление теплопередаче 1,00 м² °С/Вт.

Секрет в том, что сэндвич-панель «АЛЮТЕХ» имеет толщину 45 мм. Это одна из самых толстых и соответственно теплых панелей, которые предлагаются на рынке СНГ. Отличные свойства позволяют эксплуатировать ворота, производимые холдингом, даже в условиях Крайнего Севера.



Продукцию «АЛЮТЕХ» можно заказать у официальных дилеров Группы компаний «АЛЮТЕХ» во всех регионах России, а также через «окно заказа» на сайте: www.alutech-group.com

ЛЕКАРСТВО ОТ ДАВЛЕНИЯ

Приборы для контроля давления в шинах | **8** образцов | **Автор** Геннадий Емелькин

Чем лучше становятся автомобили, тем меньше внимания уделяют им владельцы. Мы обленились до того, что годами не подкачиваем шины и даже не вспоминаем про давление в них. Наверное, многие надеются: в случае чего на панели загорится «чек энджин» (в просторечии – «джеки чан»), а потом приедет техпомощь – подкачать колесо. Между тем любой шинный гуру солидно перечислит, чтó страдает от неправильного давления: расход топлива, управляемость, тормозной путь, комфорт, ходимость шин, ресурс подвески.

Отрадно, что шинные манометры из продажи не исчезли. Некоторые хочется купить за один только внешний вид. Осталось понять, есть ли от них польза. Жаль, что многие не приспособлены стравливать избыточное давление. Это раньше колпачки вентилей были стальными, с коротенькой отверткой, выкрутить золотник и стравить

ВЫБОР ЗР

OMP ....3500 руб.
Недешевый, прямо скажем, стрелочный прибор мы приобрели ради любопытства: за что такие деньги-то? Однако игрушка понравилась! Удобная, крупная оцифровка, быстросъемный зажим для соединения с вентилем. Корпус защищен от ударов и падений резиновым чехлом. Предусмотрен механизм сброса давления. С точностью всё о'кей. Вас не застанет врасплох разряженная батарейка: ее здесь просто нет. В общем, получили удовольствие.

BAR test .... 450 руб.
Колпачки-индикаторы рассчитаны на давление 2 бар. Конкретных цифр в инструкции нет, только предупреждение: давление пониженное – желтая полоса, требуется подкачка – красная полоса. У нас желтая полоса начала появляться при 1,8 бар, а красная – с полутора баров. Следить за индикатором не очень удобно: желтую полоску видно плохо. Впрочем, с красной проблем нет. Ухудшает наглядность сферическая поверхность защитного колпачка: бликует. А так – неплохо, забавно...



ВЫБОР ЗР

BERKUT DIGITAL..........750 руб.
С точностью не обманули: во всех диапазонах – отлично. Включается автоматически при подсоединении к вентилю, а когда давление стабилизируется, срабатывает звуковой сигнал. Цифры крупные. Изначально манометр настроен на чужую нам единицу измерения psi, но перевод в привычные бары не вызывает затруднений, даже инструкцию читать не нужно. Жаль, с дополнительными функциями намудрили. Большинству автовладельцев вряд ли понадобится вводить контрольные данные давления по осям и сравнивать их с реальными значениями. Лучше бы снабдили прибор механизмом для сброса давления.

COIDO .... 300 руб.
Компактный, симпатичный. Соединительная головка поворотная, предусмотрен сброс давления, есть резиновый чехол. Но оцифровка слишком мелкая, при этом предпочтение отдано ненашенской системе мер. К тому же устройство негерметично: считывать показание нужно сразу после снятия его с вентиля. Да и стрелка слишком широкая: перекрывает почти 0,2 бар, что неудобно.

Tire Gauge TPGP50....... 910 руб.
Самый простой и надежный манометр. Пластмассовая трубка выдвигается из корпуса на определенную длину в зависимости от величины давления. К сожалению, во всех контрольных точках прибор ошибся... Впрочем, оптимист может все исправить, удалив с выдвижной линейки прежнюю разметку и проведя новую тарировку.

Показания проверяемых манометров* при замере эталонного давления, бар

Эталонное давление (пять контрольных точек)	3,5	2,5	2,0	1,5	1,0
BERKUT DIGITAL	3,5	2,5	2,0	1,5	1,0
COIDO	3,6	2,6	2,0	1,4	1,0
OMP	–	2,5	2,0	1,5	1,0
Tire Gauge TPGP50	3,55	2,65	2,1	1,65	1,15
TPGD150TDL**	49,5	35,5	28,5	21,0	14,5
«Качок-М30»	3,4	2,5	1,9	1,5	1,05
МД-209	3,7	2,6	2,1	1,6	1,0

*Изделия BAR test отсутствуют в таблице, поскольку не предназначены для точной индикации замеряемого параметра.
**Показания данного изделия приведены в единицах psi. 1 бар ≈ 14,5 psi; 1 psi ≈ 0,07 бар.

давление было несложно. Современные же колпачки пластиковые, бесштыревые, – что делать, если перекачал?

Мы проверили образцы из разных классов – механические и электронные, простейшие и элитные. На фото они расположены в алфавитном порядке. Больше других нам понравились два: абсолютную точность они сочетают с удобством пользования.

Чаще проверяйте давление, коллеги! И не только артериальное… ЗР

TPGD150TDL .... 1590 руб.
Несмотря на уговоры, отказался переходить на привычную систему мер и остался в режиме psi, поэтому данные в таблице – в этих единицах. Есть подсветка. Как обычно, у таких устройств отсутствует сброс давления, но в качестве бонуса есть выдвижная линейка с секторами зеленого, желтого и красного цветов – для проверки глубины протектора. Только вот опять в неудобных для нас дюймах, которыми немногие умеют пользоваться.



«Качок-М30»... 330 руб.
Простой, удобный и достаточно точный (немного ошибся в паре замеров). Яркий дисплей с крупными цифрами. Слегка подклинивает золотниковое устройство при подсоединении к вентилю. Не умеет сбрасывать давление.

МД-209 .... 120 руб.
Самый простой и скромный из участников. Что-то похожее было в ходу полвека назад... К сожалению, в этот раз «дедушка» ошибся почти во всех контрольных точках. Оцифровка неравномерная, без пояснений. В общем, для приблизительной оценки сгодится, да и то из уважения к низкой цене и преклонному возрасту.

«Ниссан-Алмера», 1,6 л, 102 л.с., 4-ступенчатый автомат

«Ситроен-C4 Седан», 1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат

ИТОГИ ЗИМНЕЙ КАМПАНИИ



Холодный тест 60-часовых марафонцев | **Участники** Citroen C4 Sedan, Nissan Almera, Chevrolet Cobalt | **Автор** Сергей Канунников | **Фото** Георгий Садков

Даже про автомобиль, на котором проехал уже не один десяток тысяч километров, в первую зиму узнаешь много нового. Вот появились какие-то странные звуки. Что-то к чему-то примерзло. Тут, оказывается, дует, а там, между делом, обмерзает…

Редакционные «Ситроен-С4 Седан», «Ниссан-Алмера» и «Шевроле-Кобальт», отработав марафон «60 часов «За рулем» (ЗР, 2013, № 8) и съездив в осенний пробег (ЗР, 2013, № 12), на сей раз сошлись в зимнем тесте. Мы разделили испытания на несколько специфических этапов, в каждом оценивая машины по нескольким параметрам и выбирая победителя. С погодой повезло – хватило и мороза, и снега.

Смотрите на iPad: отогреваем салоны

ОТОПЛЕНИЕ

1-е место «Ситроен-С4 Седан»
2-е место «Шевроле-Кобальт»
3-е место «Ниссан-Алмера»

Пусковые испытания в морозильной камере при температуре –34...–27 °С провели загодя (ЗР, 2013, № 12). Напомню, первое место тогда единогласно присудили «Ситроену», который прошел все этапы без нареканий: завелся даже при –34 °С. Второе отдали «Шевроле-Кобальт»: этот пустился при –32°. Третьим же стал «Ниссан-Алмера»: его порог – 30° мороза.

В этом тесте при температурах чуть ниже –20 °С все три машины заработали уверенно с первой попытки. По темпу прогрева салона (грели на месте в течение 30 минут, у «Ниссана» и «Алмеры» воздух подавали в ноги и на стекло при второй скорости вентилятора, в «Ситроене» с климат-контролем установили +21 °С и включили режим *Auto*) безоговорочным лидером оказался С4. Только в нем через двадцать с небольшим минут температура перевалила через ноль, а через полчаса достигла +10,2° в ногах водителя и +6,8° в зоне головы. В остальных автомобилях к этому моменту еще держался небольшой морозец.

«Ниссан» и «Шевроле» по характеристикам отопления близки, но стекло в «Кобальте» оттаивает все же чуть быстрее. Да и температура, особенно в ногах, в «Алмере» растет очень медленно, Очевидно, логановской печке в более просторном кузове приходится тяжеловато. По отогреванию стекла «Ситроен» со встроенным электрообогревом тоже вне конкуренции. Очень хорошая штука! Кстати, нити совершенно не мешают обзору. Мне разглядеть их пока не удалось (правда, и не старался).

Оценили и скорость остывания салонов при 20-градусном морозе, выгнав машины из гаража. Падение температуры косвенно говорит о качестве сборки и уплотнений кузова. В этой номинации автомобили примерно равноценны: за полчаса внутри стало холоднее всего на 5–7 градусов. Ожидали, честно говоря, худшего.

Вентиляцию оценивали в пробеге. Не секрет, что во многих современных автомобилях зимой непросто найти здоровый компромисс между комфортной температурой, когда не нужно устраивать маленький Ташкент, и обмерзанием окон. При устойчивом сухом морозе лишь у «Кобальта» поначалу немного заиндевели боковые стекла. Вылечили это, прибавив обороты вентилятора. Повышать температуру не хотелось – и так тепло.

В целом машины к нашей зиме подготовлены достаточно хорошо.

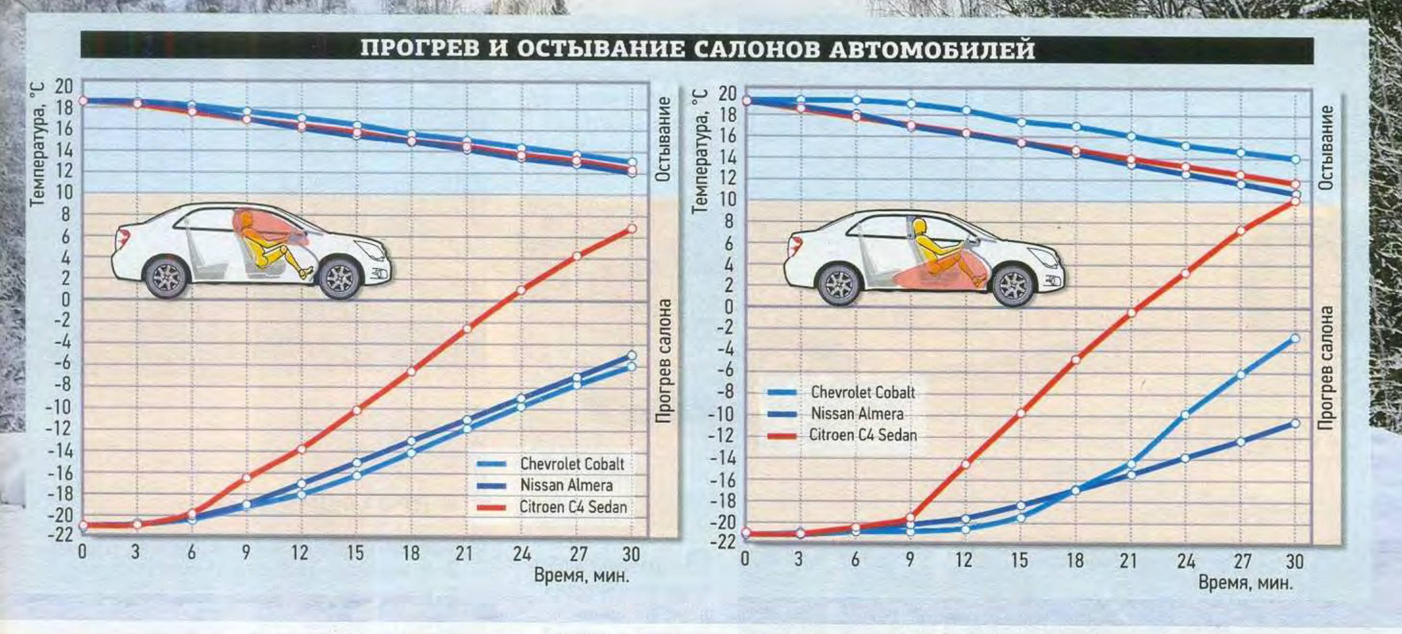
Салон «Ниссана» прогревается дольше остальных. Ветровое стекло – тоже.

Электрообогрев стекла – отличная штука. Уже через пять минут на «Ситроене» можно ехать без применения всяких скребков.





Ветровое стекло «Кобальта» оттаивает чуть быстрее, чем у «Ниссана».



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

1-е место «Ситроен-С4 Седан» .... **52,3 секунды**
2-е место «Шевроле-Кобальт» .... **52,8 секунды**
3-е место «Ниссан-Алмера» .... **53,4 секунды**

Контрольную трассу по укатанному снегу и льду проходили три водителя. Их лучшие результаты сложили и вывели средний лучший, который и послужил основой для распределения мест.

«Ситроен» не оказался бы первым, не будь его система стабилизации отключаемой. Она работает слишком резко, осаживает С4 раньше времени. Честное слово, иной раз куда безопаснее легкий занос, нежели категоричное торможение в крутом повороте почти до остановки. С включенной системой стабилизации «Ситроен» проигрывал сам себе около 3 секунд и уступал лишенным электроники «Шевроле» и «Ниссану». Но стоило ее отключить (это возможно на скоростях до 40 км/ч), как «француз» сразу вырвался в лидеры.

Кстати, «Алмера» была обута в нешипованные шины – они не позволили машине раскрыться полностью на скользком покрытии. Тем не менее по поводу «Ситроена» и «Шевроле» и так было ясно, что оба острее реагируют на рулежку. Особенно удивил «Кобальт»: неброская внешность и откровенно дешевый салон скрывали прекрасно сбалансированный автомобиль.

Посовещавшись, мы все-таки присудили «Ситроену» первое место, но, по сути, он поделил его с «Шевроле».


С отключенной системой стабилизации «Ситроен» становится интересным и быстрым.


«Шевроле» едет куда лучше, чем выглядит.


«Ниссан» ведет себя на заснеженной трассе хуже соперников.

«Ниссан» стартует уверенно, но дальше его сдерживает медлительная в переключениях коробка передач.

«Шевроле» обыгрывает «Ниссан» даже не минимальной разницей в лошадиных силах, а более совершенным алгоритмом автоматической трансмиссии.

На заснеженный холм «Ситроен» взбирается быстрее соперников... если не подтормаживают задние колеса.



ПРОХОДИМОСТЬ

1-е место «Ниссан-Алмера»
2-е место «Шевроле-Кобальт»
3-е место «Ситроен-С4 Седан»

Время подъема на холм:
«Ситроен-С4 Седан». . **38,5 секунды**
«Шевроле-Кобальт» . . **40,4 секунды**
«Ниссан-Алмера» . . . . **44,4 секунды**

Перед тестом на проходимость решили вне зачета посоревноваться в подъеме на холм. Такие испытания проводят чуть ли не со дня рождения автомобиля. Только мы, разумеется, использовали местный колорит: снег и лед. Испытание вроде несерьезное, но мы не пожалели.

Конечно, в итоге мощный «Ситроен» обгоняет соперников. Но стартует ненамного резвее, чем они. А чтобы разгоняться эффективно, надо аккуратно работать педалью газа, не давая включиться противобуксовке.

Но самое интересное с С4 произошло на старте второго заезда. Машина простояла примерно минуту, а задние колодки успели примерзнуть так, что расшевелить их стоило немалого труда. При этом ручник никто не затягивал. По скользкому покрытию мощный мотор охотно тянул машину даже с заторможенными колесами. Нелепая случайность? Мы тоже поначалу так решили. Но эффект повторился еще дважды в течение получаса. После растормаживания сошли с ума и отключились антиблокировочная система и система стабилизации. Чтобы привести их в чувство, надо было выключить и вновь включить зажигание.

В сугробы после всего этого лезли с опаской: вооружились незамерзайкой в распылителе, молотком и выколоткой. Но конфуз с тормозами «Ситроена» больше не повторился. Тем не менее три случая – уже система. Поэтому в тесте на проходимость «Ситроен» – последний.



По снегу глубиной около 20 см автомобили идут уверенно. Главное – не наскочить на что-нибудь жесткое.

Примерзание задних колодок «Ситроена» приводит к отключению системы стабилизации и антиблокировочной системы. Лечится это повторным пуском мотора.



Позднее, разглядывая задние тормоза C4, мы нашли единственное правдоподобное объяснение. Суппорт на «Ситроене» установлен таким образом, что вся влага с диска и арки попадает аккурат на колодки. Повернуть бы его градусов на пять вверх, и колодки оказались бы в безопасности. Конечно, то, что случилось в наших испытаниях, – стечение температурных и дорожных обстоятельств: машина вышла из теплого гаража и сразу попала на сильно заснеженную дорогу. Но забывать об этом случае, думаю, не стоит.

Вернемся к проходимости. Конечно, мы не ставили задачу загонять переднеприводные автомобили в экстремальные условия. Скорее, имитировали выезд с заснеженной стоянки или преодоление нескольких сотен метров по неглубокой целине. Все машины шли уверенно по мягкому снегу глубиной даже чуть больше их дорожного просвета и успешно стартовали после намеренной остановки. Главное – опасайтесь смерзшихся глыб: нежные бамперы могут не выдержать встреч с ними.

СВЕТ

1-е место «Шевроле-Кобальт»
2-е место «Ситроен-С4 Седан»
3-е место «Ниссан-Алмера»

Время замены лампы левой фары:
«Ниссан-Алмера» .... **37 секунд**
«Шевроле-Кобальт» .... **2 минуты 37 секунд**
«Ситроен-С4 Седан»................ **2 минуты 54 секунды**

Когда перегорают лампочки фар? По закону подлости – когда темно, а в нашем случае еще и холодно. Необходимость поменять лампу на одной из машин побудила нас проделать эту операцию и на других, оценив удобство ее проведения. Меняли лампочки при свете фонарика.

Безусловный лидер в этой номинации – «Ниссан». Даже незнакомый с машиной человек справился менее чем за 40 секунд! У «Кобальта» сложно вернуть на место защитный чехол с тремя прорезями, правильно сориентировав их относительно лампы. В «Ситроене» следует ставить лампу в единственно возможном положении, что с непривычки да еще в темноте весьма непросто. При распределении мест мы решили учесть и это спонтанное упражнение.

А теперь поехали оценивать свет фар. Дорожка из конусов длиной 70 метров, справа – пешеход.


Ближний свет «Шевроле» хороший. Дальний тоже дает прекрасный обзор, но его гамма показалась слишком холодной.


У «Ситроена» ближний чуть хуже, чем у «Шевроле», но лучше, чем у «Ниссана». А дальний пусть и немного, но уступает алмеровскому.


Ближний свет «Ниссана-Алмеры» явно слабоват: пешехода не видно. А вот дальний – отличный!

⊛ ЗАЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ

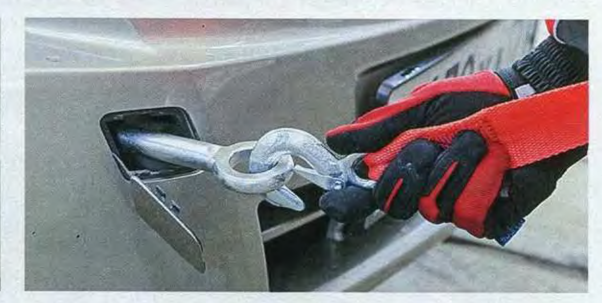




➔ Цеплять крюки в «Ситроене» удобно. Расположение проушин не грозит повреждением бампера при буксировке.

➔ Слишком толстые проушины «Шевроле» не позволяют защелкнуть замок стандартного крюка на тросе из «Набора автомобилиста».









➔ Проушины у «Ниссана» расположены удачно. Неудобно, что крышечки, закрывающие места крепления болтов, надо снимать полностью, – можно потерять.

ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ, ЭКОНОМИЧНОСТЬ

1-е место «Шевроле-Кобальт» ....**7,3 л/100 км**
2-е место «Ситроен-С4 Седан» ....**8,2 л/100 км**
3-е место «Ниссан-Алмера»........................**7,7 л/100 км**

Зимний пробег лишь подтвердил выводы, сделанные осенью (ЗР, 2013, № 12). «Ситроен» твердо стоит на дороге примерно до 120 км/ч, потом начинает проявлять нервозность. Впрочем, на большинстве наших дорог такая скорость – нерабочая. Подвеска комфортная, но излишней раскачке автомобиль не подвержен. Глубоких ям С4 не любит – иногда бумкает. Впрочем, какой же автомобиль их любит! По сравнению с осенним пробегом расход «Ситроена» вырос на литр. Дело, видимо, в шинах, а также в том, что он шел, как правило, последним и чаще догонял соперников, интенсивно ускоряясь.

Для 102-сильного мотора «Ниссан» кушает слишком много. А всё он, старый четырехступенчатый автомат. Подвеска вполне приличная, энергоемкая. Но на неровных дорогах «Алмера» чуть более нервная, чем хотелось бы, – требует более интенсивного подруливания.

Победитель в этой номинации – «Кобальт». У него выверенный баланс комфорта и управляемости, приличные динамика и экономичность. Еще бы салон отделать поприятнее... Но к зиме это отношения не имеет. ЗР

1-е место
«Шевроле-Кобальт»



Хорошая управляемость и проходимость. Экономичен.

Долго прогревается салон, слишком толстые буксирные проушины.

2-е место
«Ситроен-С4 Седан»



Отличное отопление. Хорошая управляемость, приличная проходимость.

Примерзают задние тормоза. Грубо работает система стабилизации.

3-е место
«Ниссан-Алмера»



Хорошая проходимость.



Очень долго прогревается салон. Слаб ближний свет. Расход топлива для его класса велик.

СМАРТООБРАЗНО!

31 марта – дата, когда официальный дилер марки «Мерседес-Бенц» «Звезда Столицы» прекратит действие своей программы Trade-In smart – обмена бэушного авто на новый «Смарт». В зачет принимаются машины любых брендов, кроме российских и китайских. Среди прочих условий – у машины должно быть безаварийное прошлое, пробег до 125 000 км и возраст менее 8 лет.



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ



630 000 рублей – такова базовая стоимость нового китайского кроссовера «Бриллианс-V5», который официальные дилеры этой марки предлагают с марта этого года. Вначале машина будет доступна лишь в переднеприводном варианте. Самая дорогая версия с АКП обойдется в 720 000 рублей. Новинку планируют собирать на черкесском заводе «Дервейс».



ДЛЯ РУЧНОЙ РАБОТЫ

246 км/ч – максималка 2-литрового 220-сильного хэтчбека «Фольксваген-Гольф GTI», который теперь можно заказать с 6-ступенчатой механической КП. До последнего момента заряженный автомобиль предлагался лишь с роботом. Кстати, 100 км/ч авто с механикой набирает всего за 6,5 секунды. Стоимость данной версии у всех официальных дилеров марки – от 1 233 000 рублей.





ОПТИМИЗАЦИЯ «ОПТИМЫ»

10 000 рублей – на столько подорожали все версии обновленного «Киа-Оптима». У рестайлинговой версии теперь иные фары головного света и задние фонари. Некоторые изменения претерпела также радиаторная решетка. В салоне появились новые кресла и мультимедийная система с 8-дюймовым сенсорным экраном. Цена за исполнение с 2-литровым 150-сильным мотором стартует с 969 000 рублей.

КАК ГРАНД-ОТЕЛЬ

2 099 000 рублей – во столько обойдется «Хёндэ-Гранд Санта-Фе» с бензиновым мотором в 271 силу. Версия с дизелем чуть дешевле: от 2 059 000 рублей. Внешне большой «Санта» отличается радиаторной решеткой, противотуманками и передним бампером. Удлиненный на 225 мм кузов позволил комфортно разместить семь пассажиров. При этом для багажа осталось 607 л полезного объема.





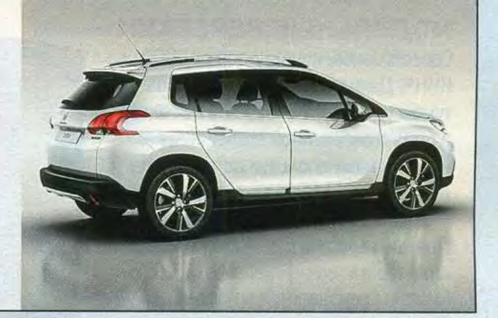
ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА

В марте компания «Джип» представит лимитированную серию модели «Джип-Рэнглер Полар». Отличительная особенность машины – шильдик, на котором нанесены координаты российской антарктической станции «Восток», где была зарегистрирована самая низкая температура на планете – минус 89,2 °C. Благодаря самоблокирующемуся заднему дифференциалу Trac-Lok автомобиль готов бросить вызов самым экстремальным дорожным и погодным условиям.

У дилеров будут доступны машины в двухдверной и четырехдверной версиях – с 2,8-литровым турбодизелем или бензиновым двигателем объемом 3,6 литра. Цена двухдверки стартует с 1 993 000 рублей, за четырехдверный «Джип» придется выложить 2 255 500 рублей.

ЧИЖИК-«ПЫЖИК»

360 литров – объем багажника компактного кроссовера «Пежо-2008», который появился у дилеров с конца февраля – начала марта. В нашей стране машина будет продаваться в трех уровнях комплектации: Access, Active и Allure. На выбор – два бензиновых мотора, механическая или автоматическая коробка. Самая доступная версия оценена в 649 000 рублей. Привод – только передний.





МНОГОЦЕЛЕВАЯ СМАЗКА

...под названием ZLube® Multi-Purpose Lube призвана вытеснять влагу с поверхности свечей зажигания, высоковольтных проводов, стартеров и генераторов, а также облегчать пуск влажного двигателя, устранять скрипы и снижать трение. Она же послужит защитой от влаги, ржавчины и коррозии. Ориентировочная стоимость – 235 руб.

ПОЛИРОЛЬ

Средство Scratch Remover предназначено для удаления царапин. Оно содержит микроскопические частицы алмазной пыли, а также другие тонкие абразивы, которые позволяют удалить неглубокие царапины, круговые риски и другие дефекты лакокрасочного покрытия. Безопасен для всех типов лакокрасочных покрытий. Стоимость – примерно 350 руб.



ФИЛЬТРЫ

Компания «Обнинскоргсинтез» поставляет масляные, воздушные и топливные фильтры SINTEC для «Лады-Ларгус» и «Рено-Логан», а также салонные фильтры для других вазовских моделей. Примерная цена масляного фильтра – 55 руб., воздушного – от 70 до 92 руб., топливного – 80 руб.



МОДУЛЬНЫЕ ВЕРСТАКИ

Своеобразный конструктор от СОРОКИН®. Данная серия универсальна – тумбы удобно использовать как шкаф, а при установленной столешнице – как верстак. Используя дополнительную опору и соединяющие полки, можно собрать множество вариантов. Данные верстаки разработаны конструкторами и инженерами ТД СОРОКИН® и производятся в России. Во всех комбинациях вместо ножек можно привинтить колеса. Стоимость – от 10 000 руб.







РАДИАТОР ДЛЯ «ГРАНТЫ»

Радиатор для «Лады-Гранта» с автоматом отличается от «механического» аналога наличием специального охладителя трансмиссионного масла, интегрированного в левый бачок. Использован маслоохладитель трубчатого типа, его теплоотдача лучше, чем у пластинчатого. А поскольку «Гранта» с АКП комплектуется и кондиционером, у радиатора охлаждения увеличена толщина сердцевины. Ориентировочная стоимость – 5740 руб.



КОНФИГУРАТОР

Программа Scher-Khan Universe необходима для выбора и загрузки компьютерного обеспечения при установке на конкретный автомобиль одноименного телематического охранного комплекса. Установщик настроит алгоритмы работы входов и выходов системы или задаст параметры подключения к Интернету, если используется нештатная сим-карта, дополнительно установленная пользователем. Можно выбрать длительность и количество сигналов при постановке на охрану, снятии с охраны, во время тревоги и т. д. Ориентировочная цена – 18 000 руб.



РАДАР-ДЕТЕКТОР

Компания Mystery Electronics предлагает мультидиапазонный радар-детектор MRD-815HDVS, оснащенный видеорегистратором. Угол обзора камеры 120°, качество записи full HD. Примерная цена – 6900 руб.



ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ПРОВОДА

Среди новинок фирмы «СтартВОЛЬТ» есть высоковольтные 8-миллиметровые провода для автомобилей «Дэу-Нексия», «Шевроле-Ланос» и «Авео». Ориентировочная стоимость – 580 руб.



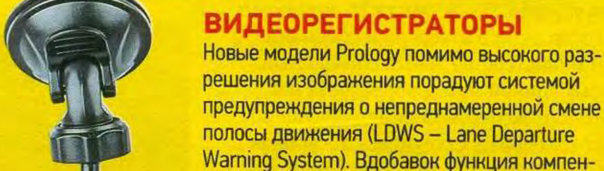
ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ

Специально для японских моделей компания «Тосол-Синтез» разработала тормозную жидкость Sakura. Она полностью совместима с оригинальными жидкостями японских производителей классов DOT 3 и DOT 4. Примерная стоимость – 180 руб.



КОМПЛЕКТЫ СЦЕПЛЕНИЙ

УК «КАРВИЛЬ» предлагает комплекты сцепления Trialli для «Приоры» и «Гранты», а также моделей ГАЗ и ПАЗ. Примерная цена – от 2100 до 5400 руб.



РЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКТ

Устранить небольшие повреждения на кузове автомобиля обещает Guentex Repair Kit, состоящий из полиэфирной смолы и стеклоткани. Комплект подходит для восстановления и ремонта кузовных деталей из пластика и стали. Он позволяет отремонтировать участки, поврежденные сквозной коррозией, не обращаясь к сварщику. Набор пригодится также при ремонте катеров и лодок. Примерная цена – 200 руб.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ

Новые модели Prology помимо высокого разрешения изображения порадуют системой предупреждения о непреднамеренной смене полосы движения (LDWS – Lane Departure Warning System). Вдобавок функция компенсации экспозиции освещенного кадра компенсирует излишек освещения, мешающий восприятию. В новинках применен активный держатель: питание подключается не к корпусу регистратора, а к основе. Примерная цена – от 5000 до 6700 руб.

УЩЕРБНЫЙ РАСЧЕТ

Полисам ОСАГО уже больше десяти лет, но только сейчас разработана единая методика расчета ущерба. **Сергей Смирнов** сомневается, что она сразу снимет все накопившиеся противоречия.



В 2003 году водителей обязали покупать полисы ОСАГО. Тогда же Минтрансу поручили разработать и принять единую для всех страховщиков методику определения ущерба. Лишь спустя 10 лет проект был готов, но его отвергли и специалисты, и министерства, как беспомощный. Поэтому единой методики расчета нет до сих пор: эксперты определяют ущерб кто во что горазд. Сложилась абсурдная ситуация – суммы, на которые рассчитывают потерпевшие, и те, которые готовы выплатить страховщики, различаются порой в разы!

Недовольные шли к независимым экспертам и получали документ с третьей, «справедливой» суммой. Дальше – стройными рядами в суд. Количество судебных разбирательств достигло критической цифры. По информации Российского союза автостраховщиков (РСА), только за 2013 год было вынесено более 600 тысяч решений, в суде решался каждый третий спор по ОСАГО. Помню случай из моей практики, когда одна экспертная компания выдала две совершенно разные оценки (ЗР, 2011, № 7). Неудивительно, что РСА в экстренном порядке принялся сам разрабатывать унифицированную методику.

Ее главная задача – установить единые цены для запасных частей и нормочаса ремонтных работ. Помимо этого все эксперты будут проводить осмотр автомобилей и фиксировать повреждения по общим стандартам. Теперь специалист обязан не только отметить повреждения, но и установить причину их возникновения. И при необходимости осмотреть также машину виновника ДТП.

Для объективного определения стоимости работ установят так называемые экономические зоны. Они не будут привязаны к существующим округам, а объединят регионы с близкими экономическими показателями. Не секрет, что стоимость ремонта в разных областях может различаться существенно. Поэтому и возникла идея квалифицировать регионы по стоимости нормочаса.

Цену поврежденных деталей определят на основании специальных справочников, составленных РСА. Обновлять их будут не реже чем раз в полгода. Сейчас эксперты рассчитывают некую среднероссийскую стоимость запасных частей, что дает возможность как занижать, так и завышать цены деталей. С принятием новой методики такой лазейки не будет. Ценовыми справочниками охватят до 80% наименований по всем маркам автомобилей. Если же в ДТП пострадала машина редкой «породы», по которой нет информации, применят специальный метод определения стоимости запчастей как средней по экономической зоне.

Создание подобных справочников – работа титаническая, ведь в современном автомобиле до 30 тысяч деталей, а в эксплуатации находятся тысячи моделей и модификаций. Примиряет с этим одно: подобный этап в страховой практике проходили все страны мира. Подобные справочники существуют в той же Германии, США, причем уже давно в электронном виде. Будут теперь и у нас.

В РСА полагают, что новая методика позволит свести разночтения в определении ущерба до минимума. Правда, для этого необходимо, чтобы документ утвердило правительство РФ. Пока предложение изучают в Центробанке (теперь ОСАГО курирует он). Если там посчитают методику правильной и необходимой, эксперты начнут работать по единому документу.

Но и в случае принятия методики есть опасения, что не все потерпевшие откажутся от возможности обратиться в суд. Ведь новый порядок станет обязательным лишь для экспертов, работающих со страховыми компаниями, независимые же фирмы по-прежнему будут вольны делать расчет, основываясь на собственных принципах оценочной деятельности. А пока есть возможность определять размер ущерба по разным стандартам, потерпевший всегда остановит выбор на том, который сулит ему больше денег. Но зато теперь у судов появится хороший довод в спорах с истцами. ЗР

СКРЫТАЯ МОЩЬ



Специалисты тюнинга готовятся к Женевскому международному автосалону и приоткрывают подробности перспективных проектов. «ТекАрт», например, планирует поразить публику доработанным «Порше-911 Турбо». О том, насколько возрастет отдача 3,8-литрового «боксера» по сравнению с серийными 520 л.с. и 710 Н·м, пока не сообщают. Лишь намекают, что кит TA 091/T1 изрядно повысит возможности суперкара. Список технических изменений дополняют заниженные пружины и спортивный выхлоп.

Фотографий интерьера тоже нет, но «ТекАрт» обещает традиционный набор – перешивку салона кожей, спортивный руль и алюминиевые педали. По заказу добавят углепластиковые декоративные элементы, подсветку порогов и фирменные коврики.

Зато изменения во внешности можно оценить уже сейчас. В аэродинамический комплект входят передний и задний спойлеры, боковые юбки и фиксированное антикрыло. Колеса – на выбор из 21- и 22-дюймовых вариантов.



ЛЮМИНЕСЦЕНЦИЯ

Ателье «Лумма Дизайн» опубликовало наброски для возможной доводки электрокаров БМВ-i3 и -i8. Вмешательство в начинку экзотичных машин пока сочли преждевременным, изменения касаются только внешнего вида. Так, проект CLR i3 могут оснастить передним спойлером, иным капотом и углепластиковыми порогами. Изрядно меняют визуальное впечатление и гигантские 22-дюймовые колеса.

Для модели CLR i8 (на фото) помимо аналогичных аэродинамических элементов запланированы оригинальный задний бампер с диффузором, а кузов предлагают украсить аппликациями.

Пока это только размышления на тему электрического будущего, но будет спрос – появятся и реальные предложения.



ПОПРОБУЙ ДОГОНИ

Американский «Кэллевей» традиционно представил свое видение «Корвета» нового поколения. Стилистических изменений – по пальцам можно перечесть: фирменные накладки на пороги да именная табличка на передней панели. И углепластиковый капот, под которым... Вот тут-то американцы оторвались: благодаря механическому нагнетателю, интеркулеру, новым впуску и выпуску им удалось снять с 6,2-литровой «восьмерки» 617 л.с. и 752 Н·м. Прибавка в мощности – на треть, момент вырос на 20% по сравнению с серийными показателями! Неудивительно, что даже с 6-ступенчатым автоматом (а может, и благодаря ему) доработанный «Корвет-Стингрей» разменивает сотню за 3,4 секунды и пролетает четверть мили за 11 секунд.



ДОРОС ДО БРАТА

Присматриваетесь к 300-сильному «Фольксвагену-Гольф R» (с. 66), но не видите необходимости в полном приводе? Точно до такой мощности компания «BBM Моторшпорт» предлагает довести переднеприводный «Гольф GTI», причем момент, по уверениям тюнинг-ателье, у их детища выше на 60 Н·м и составляет 440 Н·м! Рецепт форсировки прост: впуск, выпуск, чип. Разумеется, для улучшения ездовых характеристик заменили штатные элементы подвески компонентами KW и смонтировали более эффективные тормоза.

WRC

ЧЕМПИОН ДЕЙСТВУЕТ



Дебют заводской команды «Хёндэ» в чемпионате мира по ралли полностью соответствовал поговорке про блин. Обе машины выбыли из борьбы в первый же день. Тьерри Нёвиль от души приложил свой i20 в столб на пятом километре дистанции, а Дани Сордо сошел мирно – из-за неполадок электрики. Все-таки Ралли Монте-Карло не лучшее место для дебютов!

Погода удалась: дождь чередовался с пургой, один спецучасток завалило снегом и его отменили. Ошибки в выборе шин породили интригу. Почти полдистанции лидировал частник Бриан Буффье на «Форде-Фиеста», но затем вылетел с трассы, потеряв 50 секунд, и – второй. Победил действующий чемпион Себастьен Ожье («Фольксваген-Поло»).

АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ «ДАКАР»

Одновременно с «Дакаром» прошел 12-дневный ралли-рейд «Африка Эко Рейс» – по традиционному маршруту, со стартом на юге Франции и финишем в Дакаре. Состязание проводят шестой год под девизами «Реальная гонка» и «По следам Тьерри Сабина», подчеркивая, что оно-то и есть настоящий «Дакар».

Трасса достаточно длинная (почти 2500 км скоростных участков) и сложная. Однако громких имен гонка не привлекает, за исключением Жана-Луи Шлессера – ее постоянного участника и главного фаворита. Ныне на дистанцию ушли 23 мотоцикла и 38 автомобилей, включая несколько грузовиков. Россию представлял экипаж Сергея Успенского на прототипе «G-Форс», который был сокрушен на пятом этапе. Успенский на тот момент держался пятым в своем зачете.

А 65-летний Шлессер на багги собственной конструкции отпраздновал очередную победу. По правде, никто из соперников на него серьезного давления не оказал.



ФОРМУЛА-Е



ЭЛЕКТРОШОК

Все четче видны контуры Глобальной электрической гоночной серии – нового чемпионата ФИА Формулы-Е. Старт десятиэтапного сезона назначен на 13 сентября и состоится в Пекине, а завершится он в июне, в Лондоне. Определены все десять команд. Одни созданы с нуля, названия других известны: DAMS, «Ауди АВТ», «Супер Агури» и аж две американские – «Андретти» и «Дрэгон» (последней руководит Джей Пенске, сын Роджера Пенске).

Осталось узнать только имена пилотов, которые стартуют в гонке на бесшумных электромобилях по улицам городов. Одним из первых стал Лукас ди Грасси, продемонстрировав свою машину в Лас-Вегасе. В числе потенциальных участников также Себастьен Буэми, Такума Сато, Бруно Сенна. Неужели бывшим пилотам Формулы-1 не претит состязаться на чахлых 180-сильных болидах с юниорской динамикой? Или – контракт есть контракт?

Победителем 18-й Рождественской синхронной гонки в Тольятти стал Дмитрий Брагин, одолевший в финальной серии Михаила Митяева и Владимира Шешенина. Кирилл Ладыгин выбыл на стадии полуфиналов.

Из календаря грузового чемпионата Европы выпал российский этап. Основная причина – финансовые трудности серии, отчасти вызванные уходом «Рено». Директор трассы «Смоленское кольцо» Олег Петриков заявил, что приложит все усилия, чтобы гонка «Трак Батл» вернулась в Россию в 2015-м.



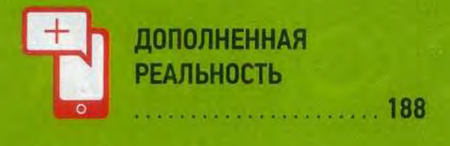
Виталий Петров провел тесты в Португалии за рулем «Мерседес-Бенца С Купе AMG». По слухам, у россиянина есть шансы получить место в команде и стать участником немецкого чемпионата ДТМ.

Берни Экклстоун хочет купить знаменитую немецкую трассу «Нюрбургринг» и уже сделал предложение владельцам. Осталось дождаться ответа. Несмотря на громкое имя и популярность, трек в последнее годы приносит одни убытки.

Егор Оруджев («SMP Рейсинг») выиграл несколько гонок новозеландской серии Формулы-«Тойота» и вошел в пятерку лидеров. Здесь готовятся к летнему сезону также Денис Корнеев и Матевос Исаакян.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

1-2.03 Кубок России по трековым гонкам, финал, Раменское
1-2.03 Кубок России по ледовым гонкам, Златоуст
1-2.03 традиционная трековая гонка, Череповец
7-8.03 традиционная трековая гонка «Северные леди», Череповец
8-9.03 чемпионат России по трековым гонкам, Раменское
8-9.03 Кубок России по ледовым гонкам, финал, Чебоксары
21-23.03 трофи-рейд «Точка невозврата», Ростовская область



ВООБЩЕ НЕ СПОРТ

Над истинным содержанием марафона двадцать лет размышлял **Сергей Зиновьев** и, наконец, решился изложить некоторые мысли.

Эту гонку величают знаменитой и легендарной. Мы восхищаемся упорством и мужеством всех участников. А на некоторые неувязки и спорные моменты закрываем глаза. Велика сила привычки и самовнушения! Особенно у тех, кто знаком с «Дакаром» только по выверенному маркетологами изображению на экране телевизора.

СПРАВЕДЛИВОСТЬ ДЛЯ ВСЕХ

Спортивная составляющая «Дакара» спорна. Даже в романтические времена 1980-х марафон не был спортом в чистом виде и полной мере. А сейчас всё окончательно свелось к коммерции. Подавляющее большинство участников (около 80%) – пилоты-любители. Их фамилии мы не знаем и не запоминаем. Даже не читаем. Для некоторых



«Дакар» – единственный старт в году. Естественно, эти люди не претендуют на победы и высокие места. Для них многодневная гонка по пустыням – авантюрное путешествие и, если угодно, проверка психической и физической выносливости. А лавры – профессионалам.

Доходы организаторы «Дакара» получают от спонсоров, от немалых стартовых взносов и – трам-тарарам! – взимая с участников денежные штрафы за различные нарушения. Например, за превышение скорости в населенных пунктах (отслеживается по GPS-датчикам). Понятно стремление по мере возможности наращивать число участников. Жаль, бесконечным оно стать не может, поскольку световой день небезграничен.

Старт раздельный, с разумным интервалом между экипажами, чтобы те, кто едет сзади, не утонули в пыли, поднятой первыми. Хотя всё равно тонут – промежутки слишком малы, и это извечная беда всех грунтовых ралли вообще.

Далее пелетон делится на две неравные части. Одни весь этап катят в светлое время, получая не совсем честное преимущество, а другие часть этапа пройдут после заката. Это неумышленно. Просто стартовая процедура каждого гоночного дня – многочасовой процесс. Ведь надо выпустить на трассу несколько сотен единиц техники (на первом этапе – почти пятьсот). И практически все, кто стартует в хвосте, на длинных этапах гарантированно финишируют во мраке (если вообще доберутся). Попасть из второй части в первую теоретически можно – для этого надо выдать хорошие результаты. Но, ездя во тьме, их не покажешь. Несправедливо? Не нравится? Не стартуйте, никто вас сюда веревками не тянул.

На длинных дистанциях слишком явно сказывается неравенство техники и бюджетов. Лидеры-профессионалы из богатых, хорошо оснащенных команд пролетают 700 км часов за пять-шесть. Потом интервью, фотосессия, душ, ужин, отдых, сон. А пилоты попроще всё еще в пути. Их автомобили подчас существенно медленнее и тот же путь едут дольше. А кто-то сбился с пути или три часа откапывал машину лопатой – тот на бивуак приезжает за полночь, а отдыхать некогда, потому что сам себе механик. На следующий день цикл повторяется. Небольшая группа грандов свежа и быстра, для остальных «Дакар» – то самое тяжелое испытание, о котором всё время говорят. Усталость накапливается, падает концентрация внимания, растет риск ошибки. А в объективы телекамер аутсайдеры, занимающие места с 40-го по какое-нибудь 130-е без надежды отыграть 50 часов отставания, попадут, только если с ними случится что-то нехорошее. Да и то могут не заметить. Приключений, ясно, выше крыши. А спорта тут маловато.

Вообще, сама идея вынуждать не очень опытных пилотов спешить, гнать быстрее, чем они умеют, в сложнейших условиях… или только мне одному она кажется не очень правильной?

Изучив все нюансы, поневоле придешь к выводу, что «Дакар» – спорт только для небольшой группы избранных. Но и у элиты финальное распределение мест иногда выглядит как-то не очень спортивно.

В нынешней гонке за два этапа до финиша руководство немецкой команды «Икс-Рейд» (X-Raid) запретило



Андрей Каргинов долго «работал» быстрой техничкой, прежде чем стал одним из ударных пилотов команды. Возможно, это самый правильный подход к подготовке гонщиков-марафонцев.

Владимир Васильев автоматически вошел в элиту «Дакара», выступив на прототипе «Мини» за «Икс-Рейд». Вначале потерял время из-за поломки, затем отыграл много позиций и финишировал десятым.

своим пилотам борьбу друг с другом и велело финишировать в сложившемся порядке. Хуан Нани Рома и Стефан Петерансель выразили категорический протест... и подчинились! Причем Петерансель сначала отыграл отставание, а затем остановился за 24 километра до финиша, дождался Рому и третьего коллегу, Нассера аль-Аттия. Три прототипа «Мини» пересекли линию финиша одновременно. Победил Рома. Если это не демонстративное пренебрежение спортивными принципами, то что тогда?

ПОБЕДИТЕЛЕЙ НЕ СУДИМ

«КамАЗ-Мастер» снова на высоте. Андрей Каргинов победил в напряженной борьбе, с трехминутным перевесом над Герардом де Роем. Мы – чемпионы!

А кого победили-то? Половина грузовиков на «Дакаре» – чьи-то технички (в том числе камазовские). Везут запчасти и оборудование, и это самый быстрый способ начать обслуживание своих на финише этапа. Мы как-то приняли на веру, что с первых лет участия КамАЗа в «Дакаре» ему продыха не дают мощные дружины могучих автозаводов. Ну, помните – МАН, ДАФ, «Мерседес»? Упорный японец Сугавара на сверхмощном «Хино», великий Стейси, ужасная семейка де Рой, несгибаемый чех Лопрайс, а потом его сын Алеш на «Татре». Но если детально разбираться, то по-настоящему заводская команда в «Дакаре» сейчас только одна – «КамАЗ-Мастер».

Остальным заводы помогают в лучшем случае материально. У транспортной компании голландцев де Роев (отца и сына) никогда не было под рукой научно-технического центра. Нет и поддержки со стороны правительства Голландии. Поэтому гонщики эпизодически меняют марки (смотря

Сложилось ощущение, что «Икс-Рейд» отдала победу Нани Роме потому, что он раньше не выигрывал. Объективно Стефан Петерансель был быстрее испанца и неслучайно отыграл 40 минут отставания.



с кем заключат спонсорский контракт). И называется их команда просто командой де Роя, хотя «Ивеко» формально признает ее своей. Она неплохо упакована – четыре боевых грузовика и еще столько же техничек. Но все-таки она не заводская. Другой бюджет, другие возможности. И два пилота – рента-драйверы.

Откровенно говоря, у КамАЗа уже с десяток лет нет реальных конкурентов. В нынешней гонке пару этапов даже выиграли Дмитрий Сотников и Антон Шибалов – на быстрых техничках, везущих по лишней тонне снаряжения! А у неугомонных голландцев КамАЗ, в общем-то, должен выигрывать всегда. Потому что лучше подготовлен. Конечно, мы всё равно гордимся каждой победой КамАЗа. Он же наш! Но радость была бы сильнее, если бы речь шла не о «Дакаре», чей престиж по ряду причин не соответствует реальной ценности этой гонки, а, скажем, о кольцевом чемпионате Европы.

Да и в других классах та же картина. Взять зачет мотоциклов: марок вроде много, а побеждает всегда KTM. В группе вседорожников после ухода «Мицубиси» тотальное превосходство перешло к самой богатой частной команде. Признаю, это отнюдь не ее вина, что все ушли и бороться стало не с кем.

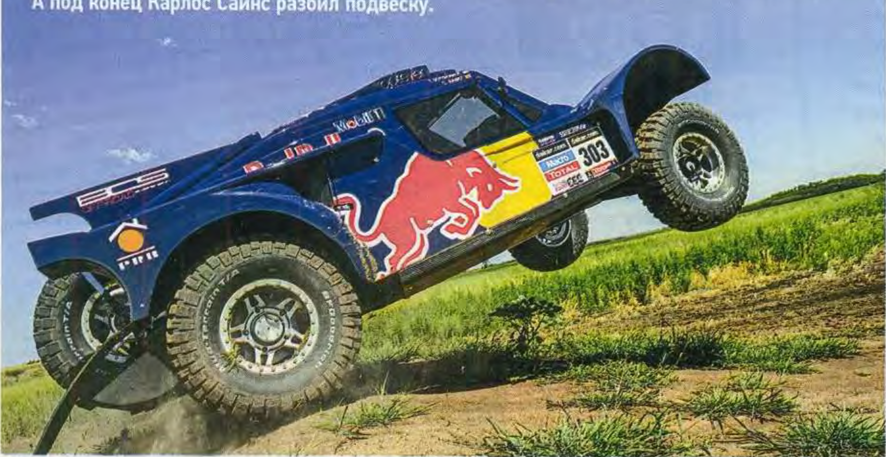
ИСТОРИЯ СО СТРАШИЛКАМИ

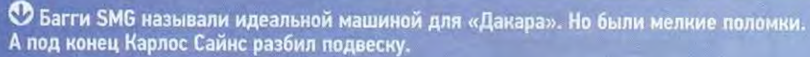
Пресса обожает смаковать трагедии – и, конечно, не обошла стороной «Дакар». Еще во времена, когда он стартовал в Европе, а финишировал в столице Сенегала, тамошнее Розовое озеро окрестили Кровавым. Дескать, у гонки слишком много жертв.

Любые гонки опасны. Понемногу, но регулярно забирают жизни. Чаще всего – не ралли-рейды, а классическое ралли. Просто потому, что подобных гонок великое множество и проходят они почти везде. Но в общем потоке новостей информация такого рода до нас доходит редко. А по статистике, самые опасные виды спорта с автомобилем не связаны: рафтинг, велоспорт, сёрфинг, дайвинг, альпинизм и еще несколько других из числа экстремальных.

Точное число жертв «Дакара» с годами затуманилось: около 60 человек за 35 лет проведения. Участники марафона – меньше половины из них. Простите, но только в одной России

Грузовик Герарда де Роя собран из разных моделей «Ивеко» – скажем, кабина позаимствована у австралийской версии. По сути, единственный конкурент современной эволюции КамАЗа-4326.




Багги SMG называли идеальной машиной для «Дакара». Но были мелкие поломки. А под конец Карлос Сайнс разбил подвеску.

за неделю в ДТП погибает в десять раз больше! Вот где настоящий ужас-то.

И только при извращенно остром желании историю «Дакара» можно подать как нескончаемую череду трагедий. В нынешнем году – еще три жертвы: гонщик-мотоциклист и два аргентинских журналиста. Правда, журналистов официально не «засчитали», поскольку они не были аккредитованы и свалились на вседорожнике в пропасть по сугубо личной инициативе.

Символично, что основатель «Дакара» Тьерри Сабин погиб в катастрофе вертолета, пролетая над участком трассы в Мали. Постоянно вспоминая подобные эпизоды, с нажимом на гибель африканских детей под колесами машин, пресса всколыхнула в 2007 году Ватикан. Папская церковь издала клич прекратить это безобразие, упоминая еще и экологический вред. Последней каплей стало убийство четырех французских туристов мавританскими «террористами». Поговаривали, правда, что европейцы не очень корректно себя вели. Как бы там ни было, африканский вариант «Дакара» в 2008-м экстренно отменили. Был скандал и большие убытки. А через два года гонка возродилась в Южной Америке.

Повторю, «Дакар» гораздо безопаснее, чем повседневная езда по дорогам общего пользования. Все экипажи оснащены датчиками, по которым их местонахождение отслеживают в онлайн-режиме. Попавший в беду может подать сигнал тревоги несколькими способами. А спасательные службы подготовлены и укомплектованы по высшему разряду.

Подведем итоги: «Дакар» – экстремальное механизированное путешествие по пересеченной местности с минимумом удобств, издалека похожее на автоспорт, потому что на финише вручают награды. Вблизи – бизнес, неразбериха... и тот самый адреналин, которого многим не хватает в обычной жизни. Но одни выбирают преферанс, другие – «Дакар». ЗР


Мотогонщики – группа повышенного риска. Случись что, ты один среди пустыни. Даже поговорить не с кем. Остается уповать на то, что помощь придет достаточно быстро.



ЧЕСТНАЯ ИГРА

- Андрей Каргинов стал победителем лишь после того, как судьи сняли ему шесть минут с результата на последнем этапе, компенсировав вынужденный простой из-за аварии китайского экипажа на узкой дороге. Едва ли верно считать, что организаторы предвзяты к камазовцам и все время норовят как-то прижать их.
- На втором этапе КамАЗ Айрата Мардеева свалился в канаву и застрял. Вытащить его удалось только двумя тяжелыми техничками после финиша всех экипажей. За ночь машину восстановили, но судьи не допустили экипаж к старту. Команда возмутилась: дескать, притесняют! Но по факту зафиксирован сход из-за выключенной системы GPS, что считается грубым нарушением.
- Де Рой остановился около упавшей машины Мардеева и пытался ее вытащить из ямы, но безуспешно. При этом голландец застрял сам. На исходе дня судьи вернули ему 22 минуты, потраченные на попытки оказать помощь соперникам. Говорят, де Рой просил о компенсации 30 минут.
- В Сети есть видео, отснятое местными зрителями: в узкой ложбине багги застрял поперек дороги. Примчавшийся КамАЗ попросту объехал его по косогору, едва не опрокинувшись. Следом приехал де Рой. Остановился, взял на трос, выдернул, отцепил и погнал дальше. Таких эпизодов на «Дакаре» по сотне в день. Лишь некоторые находят отражение в протоколах в виде снятых минут.
- На первом этапе Нани Рома 60 километров глотал пыль за Сайнсом. Карлос не реагировал на сигналы специального устройства «Сентинел», предусмотренного как раз для таких случаев. А после финиша признал, что видел машину соперника. Рома сказал, что это не очень спортивно, но – «нет проблем». И таких эпизодов на «Дакаре» тоже по сотне в день.

ДОЛГАЯ ДОРОГА В СОЧИ

Объявлена дата начала продажи билетов на первый в истории Гран-при России. Вспоминаем долгий путь, которым страна шла к этому дню.

1982

Первая серьезная попытка провести гонку Формулы-1 в СССР. Генеральный секретарь Леонид Брежнев провел переговоры с Берни Экклстоуном. Тогда он входил в правление Международной автоспортивной федерации (FISA) и управлял командой «Брэбем». Гран-при СССР значился в черновом списке этапов 1983 года, но не состоялся. Во многом из-за того, что Брежнев умер. Умер также Леонид Афанасьев – ректор МАДИ и вице-президент FISA, ведший этот проект.

1987

Люксембургская фирма «Дорна», имея договоренность с Экклстоуном, намеревалась построить трассу в Москве, на Тушинском аэродроме, при вложении 80 млн долларов. Планы развалились из-за нестабильной ситуации в стране.

1990

В чемпионате мира участвовал автомобиль с советским флагом и надписью *U.S.S.R.* на борту! Машина, построенная в команде Эрнесто Вита, называлась «Лайф-Пик». Слово «Пик» означало главного партнера – одноименный ленинградский кооператив. Больше ничего нашего не было. На старт Гран-при она не вышла, так как ни разу не прошла квалификацию (тогда из 30–40 претендентов к участию в гонке допускали 26 самых быстрых). Команда распалась еще до конца сезона.

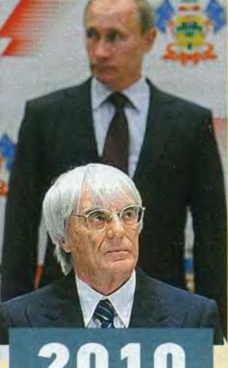


2010



Это свершилось! Первый российский гонщик выступил в Формуле-1 в качестве основного пилота. Виталий Петров провел три сезона в составе команд «Рено», «Лотос-Рено» и «Катерхем». Его наивысшие достижения (2011): призер Гран-при Австралии, десятое итоговое место в чемпионате.

2010



Октябрь. Правительство России и Формула-1 в лице Берни Экклстоуна заключили договор о проведении в Сочи Гран-при с 2014 по 2020 год с возможностью продления еще на пять лет.

2013

Сергей Сироткин подписал контракт с командой «Заубер», Даниил Квят получил место пилота в «Торо Россо». Позже выяснилось, что Сироткин будет лишь тест-пилотом.

2014

Первый тест ЗР на участке строящейся трассы в Сочи.

Январь. Официально подтверждено точное время старта Гран-при России. Первый в истории страны этап чемпионата мира Формулы-1 начнется в 15:00 по московскому времени 12 октября 2014 года на автодроме в Олимпийском парке Сочи. Продажа билетов стартует 4 марта.

1999

Правительство Москвы учредило «Дирекцию по реализации проекта строительства автодрома Формулы-1 и гольф-поля с инфраструктурой» в Новоподрезкове, близ аэропорта Шереметьево. Вложения могли бы составить 200 млн долларов, автостоянка – вместить 40 тыс. машин, но всё осталось в чертежах. В том же году и губернатор Санкт-Петербурга подписал постановление о создании автодрома близ Пулкова. Журналистам для убедительности даже продемонстрировали живописный пустырь. Никто ничего не построил.

«Газпром» стал спонсором команды «Минарди», а Сергей Злобин – первым россиянином в Формуле-1. Правда, провел всего несколько тестов, а в гонках не участвовал. «Хочу проложить путь молодым талантливым пилотам», – говорил тогда Сергей. Так и произошло.

1999



Начались регулярные трансляции «Больших призов» на российском телевидении.

1992

1993–1998

Череда попыток построить трассы для Формулы-1 – в Калининграде, Ярославле, подмосковном Чехове и Туле. Прессе исправно представляли все эти проекты, затем дело неизменно стопорилось на стадии поиска инвесторов.

2003

Первое масштабное шоу команды «Рено F1» в Москве. Звезды приезжали и раньше, автомобили статично показывали на выставках. Но теперь Ярно Трулли и Фернандо Алонсо продемонстрировали гоночный болид в динамике на Воробьевых горах!

2002

Переговоры мэра Москвы Юрия Лужкова и Берни Экклстоуна завершились неудачно. Российскую сторону не устроили финансовые условия, и автодром в Нагатинской пойме в Москве не состоялся. До этого конструкторское бюро Германа Тильке провело разведочные работы на местности, подготовило чертежи, соорудило красивые макеты. По уровню задуманного антуража трасса могла бы соперничать с Монте-Карло и Диснейлендом одновременно.

2008

Впервые в Москве прошло гоночное шоу Moscow City Racing, и в дальнейшем оно стало ежегодным. Формулу-1 в нем тогда представили машины команд «Вильямс» и «Ред Булл» и пилот Нико Росберг.

2005–2006



В Формуле-1 выступает команда «Мидленд» (первый год – «Джордан-Мидленд»), заявленная как российская. Фактически она являлась британской, а принадлежала канадскому холдингу. Презентация болида 2005 года прошла на Красной площади. Владелец команды Алекс Шнайдер, имеющий русские корни, заявлял, что выведет российских пилотов на трассы. Однако всё ограничилось участием Романа Русинова в зимних тестах.

БАЛТИКА-ТРОЙКА

В канун кольцевого сезона **Вадим Никишев** вспомнил о трассах бывших союзных республик и выяснил, какие из них готовы принять любителей трек-дней.

Я мчал 150 км/ч в Эстонии, разгонялся под двести в Литве и ездил в скольжении в Латвии. Это в тихой Прибалтике, где в населенных пунктах скорость ограничена 50 км/ч, а загородные дороги патрулируют мобильные экипажи полиции. А ведь, к примеру, в Эстонии уже за превышение на 10 км/ч светит взыскание в 120 евро! Но моя жизнь не пополнилась ни штрафными квитанциями, ни угрызениями совести. Потому что ездил быстро не по дорогам общего пользования, а по специализированным трассам.

Их в Прибалтике хватает – во времена Советского Союза на маленькую Эстонию приходилось больше автодромов, чем на всю РСФСР! Правда, открывались и закрывались они в разное время, некоторые больше





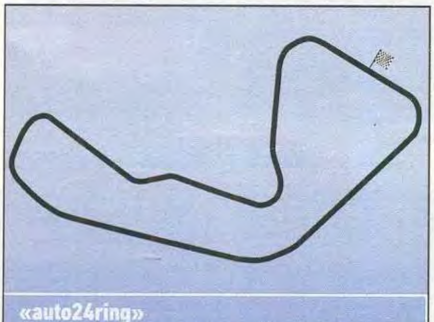


«Неманское кольцо» (Литва)

Расстояние от Москвы/ Санкт-Петербурга, км	1000/770
Длина, м	3350
Ширина, м	12
Аренда на 1 час: утро/вечер, евро	20/23
Аренда на 1 день, евро	900
Возможность приобрести бензин с октановым числом 102/цена 1 л, евро	нет
Отдельная страховка на трек-день	не требуется



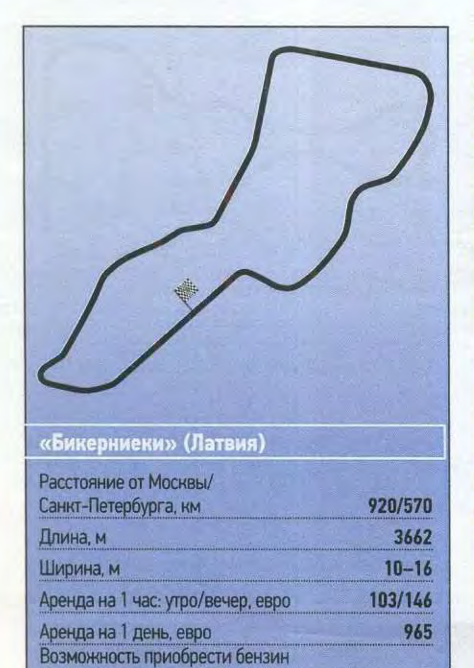
Помимо кольца, отвести душу в Эстонии можно на острове Сааремаа с его культовыми раллийными допами. Хотя движение на гравийных дорожках и редкое, но все же нельзя забывать: вне гоночных этапов они не перекрыты, а покрытие очень скользкое и коварное.



«auto24ring» (бывший «Пярну-Ринг», Эстония)

Расстояние от Москвы/ Санкт-Петербурга, км	1000/450
Длина, м	3200
Ширина, м	12–14
Аренда на 1 час, евро	20
Аренда на 1 день	по договоренности
Возможность приобрести бензин с октановым числом 102/цена 1 л, евро	нет
Отдельная страховка на трек-день	не требуется





«Бикерниеки» (Латвия)

Расстояние от Москвы/Санкт-Петербурга, км	920/570
Длина, м	3662
Ширина, м	10–16
Аренда на 1 час: утро/вечер, евро	103/146
Аренда на 1 день, евро	965
Возможность приобрести бензин с октановым числом 102/цена 1 л, евро	да/6
Отдельная страховка на трек-день	не требуется



подходили для мотогонок, иные были стационарными, другие пролегали по обычным дорогам. Большинство треков ныне осталось только в памяти, но в каждой из трех стран у берегов Балтийского моря есть минимум одна полноценная кольцевая трасса.

На этих страницах найдете детали, интересные желающим прохватить по легендарным автодромам. В любом случае придется озаботиться покупкой грин-карты (страховка автомобиля, действующая на территории Евросоюза). Платных дорог в Прибалтике нет, бензин по-европейски недешевый – литр 98-го обойдется в 1,3–1,4 евро. Квота на ввоз топлива – не более 10 литров в канистре. ЗР

Тур по балтийским трассам организовала фирма «Субару» – в ее гамме найдутся машины для быстрой езды по любым покрытиям.



«Муса» в латышской Бауске принимает этапы чемпионата Европы по ралли-кроссу. Сунуться туда на своей машине можно, но лучше не на асфальтовом хот-хэтче, а на кроссовере.



СПРАВОЧНИК АРГОНАВТА

Выбрав для семейного отдыха Грузию, **Антон Чуйкин** столкнулся с неожиданным затруднением – отсутствием печатных путеводителей. Пособие про современное руно пришлось составлять самому.

10 фото
см. с. 22



Анаклия – маленький поселок на берегу моря, в устье Ингури, у самой Абхазии. «Амбициозный проект грузинских властей, будущий курорт европейского уровня», обещал один из турсайтов. Три отеля на километр пляжа – скучновато, но спокойно и тихо. Берем! [1]

Бёрфорд, Тим – британец, автор единственного найденного мной русскоязычного путеводителя по современной Грузии, изданного на бумаге. Абсолютно раритетная вещь, даже в Тбилиси не нашел другого экземпляра.

Внуково – аэропорт, из которого стартуют многие современные аргонавты. Мы тоже раздумали ехать на машине от самой Москвы (шесть драгоценных дней отпуска) и полетели в Тбилиси.

Георгий Победоносец – покровитель Грузии, отчасти из-за него путаются в названиях, иногда принимая Грузию за американскую Джорджию. А вообще, по-грузински страна называется Сакартвело.

Диарони – чудесный ресторан в Зугдиди, куда мы выбирались при каждом удобном случае. В него и президент захаживал («Нормально посидели, не бухали», – поведал нам официант, подавая хинкали. Цитирую, чтобы передать демократичную атмосферу. Не ресторана – страны).

Езда – то, чего я совершенно зря опасался. Проехав более 1500 км, убедился: в Грузии теперь ездят дисциплинированно, превышают только на разрешенные 15 км/ч. Разве что пренебрегают разметкой на обгонах и гоняют пешеходов (даже на глазах у полиции).

Железные дороги – пришлось воспользоваться поездом Зугдиди – Тбилиси: 11 лари за ночь пути, и ты в столице. Кроме духоты в купе, бояться нечего.

Зугдиди – ближайший к Анаклии (30 км) крупный город, особо запомнившийся множеством аптек (сетевые отсюда и к нам пришли) и ботаническим садом.

Ингури – на реке две достопримечательности. Одна была прямо у нас под боком: полукилометровый пешеходный мост, построенный в рамках превращения Анаклии в еврокурорт. Мы по нему ходили в аквапарк на другом берегу (45 лари за семью 2 + 2). Вторая – ГЭС и красивейшее водохранилище за ней [2].

Кура – долго не мог понять, где же шумят, обнявшись, будто две сестры, струи Арагвы и Куры... Выяснилось, что последняя по-грузински – Мтквари, и тогда всё стало на свои места. Они сливаются у Мцхеты,

в одном из красивейших мест неподалеку от Тбилиси [3].

Лари – грузинская валюта, которую многие местные жители по инерции называют рублем. Она примерно в 20 раз дороже. С обменом и банкоматами никаких проблем.

Мегрелия, или, по Бёдфорду, Мингрелия, – одна из областей Грузии; здесь, собственно, и расположена Анаклия, а также значительная часть грузинского побережья. Древнее название – Колхида, так что Язон швартовал свой «Арго» где-то неподалеку.

Отели – через Интернет мы забронировали «Палм Бич» [4], трехместный номер в котором обошелся в божеские 130 лари в сутки, включая дополнительную кровать и завтрак. Правда, постояльцев он встретил выпавшей дверцей шкафа (вспомнить советский санаторий заставил и завтрак), но честные три звезды заслужил (на вывеске были все четыре). Больше пафоса и за бóльшие деньги предоставляют соседние «Голден Флис» (переведите) и «Анаклия».

Полиция – известнейшая служба Грузии (ЗР, 2012, № 7) в пляжном варианте проявила себя несколько навязчиво. Я-то думал, так бывает только в «Полицейской академии», но тут наяву каждые четверть часа прямо по бережку, между отдыхающими, проезжала на квадроцикле пара копов с пистолетами за поясом. «Зато вопрос, кто присмотрит за вещами, решен», – отгонял я скепсис.

Руставели – великий поэт и главная улица в любом грузинском городе.

Сванетия – не считая Тбилиси, пожалуй, важнейшая туристическая область Грузии. Целыми автобусами иностранцев везут сюда поглядеть на сванские башни, послушать про свирепые местные нравы, полюбоваться горами [5]. На мой вкус, с туризмом переборщили: даже пейзажи благодаря шале выглядят местами не кавказскими, а альпийскими. И потом, магнитики по 5 лари – ничего себе!

Тетри – разменная монета. Вопреки прежним традициям, и в ресторане, и в придорожной забегаловке, и на рынке вам отсчитают сдачу до последнего тетри и дадут чек.

Финансы – многое зависит от личных предпочтений, но могу сказать, что рассчитанный накануне тур в Грецию тем же составом и в те же даты вышел бы дороже. Даже с учетом проката автомобиля (см. ниже).

Херц – наш выбор пал на эту фирму исключительно из-за цены. 756 долларов за 12 дней и 500 лари залога сулили у конкурентов максимум «Ярис», а здесь... (см. ниже).



1

2



3

5

4 Цены – очень разные, можно и нужно узнавать их заранее. Мы ужинали и за 140, и за 45 лари на семью; очень заметно сэкономили на авиабилетах и прокате, но разорились на сувенирах. Несколько строк бюджета для примера: обед – 15 лари на человека, такси в аэропорт Тбилиси – 30 лари, бензин – 2 лари за литр, порция мороженого – 1,5 лари.

Шкода-Октавия – наш Росинант, выданный в прокате и честно возивший нас 12 дней, отчаянно звеня тормозными колодками, явно поставленными не по размеру. Зато кондиционер, автомат, просторный салон – и черт с ними, с вмятинами и царапинами по всему периметру! [6]

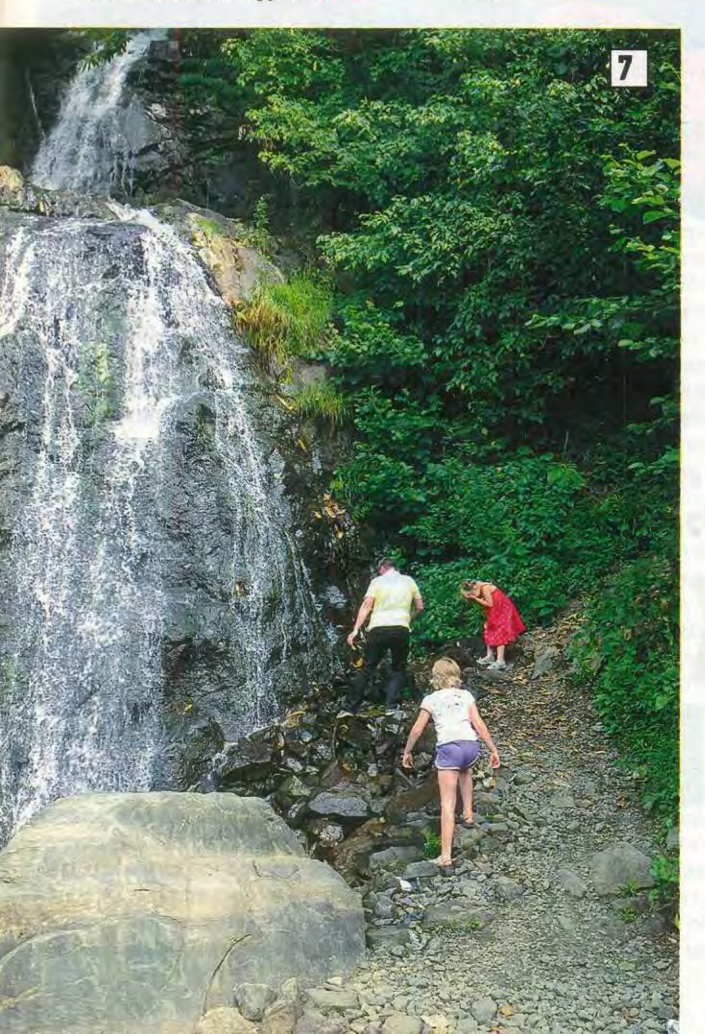
Эйр Зена – авиакомпания, известная также как «Джорджиан Эйруэйз» (кто кого поглотил, уже не разберешь). Подбирая рейс Москва – Тбилиси, был приятно удивлен ценами: у российской компании дороже в полтора раза. А тут и экипаж приятный, и «Боинг» современный.



Юстиции, Дом – поехали исследовать окрестности, заблудились и вдруг с грунтовки выскочили на автостраду длиной метров двести, ведущую к здоровенной современной стекляшке со скучающим полицейским внутри. Оказалось, тот самый Дом юстиции, где можно выправить паспорт, воспользоваться нотариальными услугами и т. п. Удобно, наверное, но в «джунглях» это воплощение государства выглядело странно.

Язык – невероятный грузинский алфавит, эти кружочки с хвостиками, оказывается, содержит тоже 33 буквы. Я пока запомнил только две, аналоги наших *А* и *М*. Значит, надо вернуться, чтобы выучиться писать вязью:

Я люблю тебя, Грузия! [7] ЗР





ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ: НАМ НУЖНО ВСЕГО ТРИ ЗАКОНА

СРОК ЖИЗНИ ОГРАНИЧИМ

– Евгений Сергеевич, в прошлом году, как зло шутят, Дума работала в режиме взбесившегося принтера – выдавала один закон за другим. Мы даже не успевали разобраться в них, а ведь часть законов касалась непосредственно нас, водителей: новые штрафы, новые правила. И сейчас депутаты выдвигают одну идею за другой: в начале года предложили наказывать водителей тихоходного транспорта, например…

– Инициатив действительно много. Причины понятны: нерешенных проблем уйма, а на дорогах за год гибнет 28 тыс. человек… Вот на днях получил законопроект: калужские депутаты предлагают все региональные и муниципальные дороги сделать платными для грузовиков свыше 12 тонн. Еще одно «свежее» предложение: с 1 марта закрыть транзитному грузовому транспорту все региональные дороги в Московской области. Так, смотрим дальше: наложить запрет на эксплуатацию грузового транспорта

старше 15 лет. Отличные идеи! Только где и на чем ездить будем? Авторы, конечно, руководствуются благими целями, но, извините, у нас и так доля транспортных расходов в стоимости груза составляет до 30%, тогда как в мире норма – не больше 7%. И каждое ограничение увеличивает цену перевозки, время доставки. Сравните: в США автомобиль с грузом за смену может проехать до 1000 км, а у нас – в лучшем случае триста.

– Значит, по нашим дорогам так и будут разъезжать старые, неисправные грузовики и автобусы? Какие выводы сделали вы в Думе из прошлогодних страшных аварий?

– Вывод первый: конечно, срок жизни транспорта, используемого для перевозки пассажиров и грузов, надо законодательно ограничивать. Но так, чтобы не навредить бизнесу, который у нас и без того слабый. Вот смотрите: в стране 5,7 млн грузовых автомобилей, из них более 2 млн соответствуют только нормам Евро-0 и Евро-1. На линию выходят машины старше 25 лет! Теоретически они могут быть исправными, но какой у них КПД? Про экологию и расход топлива я не говорю… И мы должны в законе прописать механизм использования коммерческих автомобилей, сроки жизни, важнейшие характеристики. Оговорить условия и порядок замены машин более современными, перечислить льготы, которые владелец при этом получит, и т. д. Причем законом надо предусмотреть двух-трехлетний переходный период, чтобы перевозчик мог рассчитать траты.

Второе. Надо прийти к нормальному техническому обслуживанию, как в развитых странах. И возраст тут играет вторичную роль. Необходимы государственные требования к техобслуживанию и техосмотру, к оборудованию сервисных станций…

Но вводить новые требования и запреты легко, гораздо важнее добиться их выполнения. И поэтому мы планируем принять в нынешнем году закон, который введет сначала добровольную, а через некоторое время – обязательную сертификацию станций обслуживания и проведения техосмотров.

ТОТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ

– Еще один закон? Может, хватит?

– Самый правильный документ останется бумажкой, если его исполнение никто не контролирует. Госдума ежегодно принимает 1200 законов. Может ли предприниматель, работающий, например, в транспортной отрасли, разобраться в таком количестве документов? А ведь есть еще постановления, ведомственные приказы… Поэтому я считал и считаю, что нашей отрасли нужно три важных закона, которые включат в себя и все остальные: Закон о транспорте, Закон о безопасности на транспорте и Закон о безопасности дорожного движения. Последний уже есть, а два остальных мы планируем разработать и принять уже в нынешнем году. Создаем для этого рабочую группу из депутатов, сотрудников ряда министерств, профессионалов отрасли, чтобы работа пошла быстрее.

– Вы сказали правильные слова насчет необходимости контроля. Но не значит ли это, что в очередной раз увеличится число госчиновников-контролеров?

– Да что вы, государство может – и должно! – эти функции доверять муниципалитетам, саморегулирующимся организациям (СРО). На государственном уровне разрабатываются четкие стандарты и прописывается ответственность на всех этапах. Например, есть частная СТО – но в своей работе она должна соответствовать целому ряду критериев. А контроль за их соблюдением пусть осуществляют СРО, объединяющие подобные станции, а также общественные организации потребителей. Ясно, что чиновника-контролера в каждый сервис не поставишь.

– Вы не упомянули еще один профильный закон – о дорогах, который был принят несколько лет назад. Он работает?

– Работает! Согласитесь, дорог стали больше строить, качество улучшилось. Этот закон заставил органы исполнительной власти заботиться о содержании дорог; с этого года у нас все федеральные дроги содержатся полностью по нормативам. Думаю, в скором времени решим вопрос и с региональными, муниципальными дорогами. Предложения, как это сделать, уже есть.

ТОЛЬКО ПО ПАСПОРТУ

– Готовится еще один закон – о безопасности на общественном транспорте. Это значит, что повсеместно, например, появятся именные билеты?

– На междугородном транспорте – обязательно. Давно бы их ввести, но Минтранс ежегодно переносит сроки вступления в силу своих же приказов – всегда находятся веские причины. В новом Законе о транспортной безопасности будет записано, что на межрегиональных перевозках все билеты должны быть именными. Даже если человек едет на автобусе из Саратова в Самару. Я думаю, никто не обидится и покажет паспорт – ведь это мера безопасности.

НАШ СОБЕСЕДНИК

Евгений Москвичев, председатель комитета по транспорту Государственной думы РФ, родился в 1957 году в Брянской области. Окончил Брянский технологический институт. Работал в автотранспортных предприятиях, администрации Брянска, Министерстве транспорта РФ (с 2006 по 2009 год – заместитель министра). В 2009-м избран президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). С декабря 2011 года – депутат Государственной думы. Член правления Торгово-промышленной палаты РФ.

– К слову, о безопасности: премьер-министр недавно предложил в каждый автомобильный номер встраивать чип: тогда можно будет проконтролировать движение всех машин, обнаружить угнанную, остановить нарушителя и т. д. Можно ли ускорить внедрение таких инновационных технологий?

– Чипы, конечно, появятся, но, думаю, не скоро. Увы. У нас сложные технические вопросы решаются мучительно долго, особенно в масштабах страны. Вот с 2007 года внедряется ГЛОНАСС. Сроки завершения проекта всё время сдвигаются – конечно, по уважительным причинам. То спутников не хватает, то приемников, или вдруг выясняется, что производитель почему-то не может прямо на заводе ставить прибор на новый КамАЗ… Давайте сначала доведем до ума это начинание. А то ведь владельцы транспортных средств закон выполнили, а на выходе – ноль. Все автобусы для межрегиональных перевозок должны были оборудовать такой аппаратурой еще три года назад. Сделали! Но до сих пор ни в одном городе нет единой диспетчерской (разве что в Татарстане система почти готова, но только там). Даже в Москве – свою диспетчерскую имеет Мосгортранс, но частных перевозчиков она не контролирует. Предприниматели израсходовали на установку приемников ГЛОНАСС и приборов контроля за движением больше 20 млрд руб., а диспетчерские, операторские службы по сей день не готовы. Зачем тогда владельцы транспортных средств тратили деньги?

Поэтому давайте установкой чипа на каждый автомобиль займемся, только когда соответствующие службы обзаведутся в достаточном количестве считывающей аппаратурой, подключенной к единой базе данных.

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВЗИМАНИЯ

В конце декабря московские власти расширили зону платной парковки до Садового кольца и увеличили плату до 80 рублей за час в зоне, ограниченной бульварами. Что же, вроде результат налицо – на большинстве центральных улиц сегодня можно без проблем припарковаться. Да и средняя скорость движения вроде немного подросла. Но появились другие проблемы. **Игорь Моржаретто** и фотограф **Георгий Садков** прогулялись по центру столицы, и вот что они увидели...



Можно поставить машину и так – совершенно не важно, что больше никто заехать не сможет. Конкуренция!

Во дворах можно парковаться бесплатно. И в тех, что не закрыты, каждый квадратный метр теперь на вес золота.



Для бесплатной парковки сгодится любой клочок – на выезде из двора, газоне, в узком проезде между домами... Особенно ценится место, куда не «посмотрит» камера «Паркона» и не дотянется «рука» эвакуатора.

Сразу за Садовым кольцом парковка пока бесплатная. Поэтому все, кто хочет сэкономить, бросают свои машины там. Порой в два ряда.

Теоретически это грубейшее нарушение ПДД; за парковку на тротуаре положен штраф 1000 рублей (плюс 2000 рублей за езду по тротуару). Но, судя по числу желающих припарковаться бесплатно таким образом, у ГИБДД сейчас хватает других задач

Жители центра пытаются закрыть свои дворы от халявщиков с помощью ворот и шлагбаумов. Многие офисы, расположенные внутри Садового кольца, «приватизировали» под служебные парковки такие вот дворики, места вдоль проезжей части, куски тротуаров, а то и целые переулки.

Новейший способ заманить клиента. За находчивость – «отлично»!



Про таких говорят – типичный представитель своего времени. «Рено-Вивастелла» – далеко не самый известный и уж точно не знаменитый автомобиль. Зато не только очень неплохой, но и косвенно связанный с российской историей. За рулем сидел **Сергей Канунников**. Фото **Бернара Канонна**.

ГВАРДИИ ТАКСИСТ


MICHELIN



Конечно, в современном Париже ему стало бы не по себе. Он чувствовал бы себя, словно господин в макинтоше и шляпе на молодежной тусовке. И все равно очень жаль, что поездить удалось лишь по свободным пригородным дорожкам и тихим городкам. Так хотелось прокатиться по Елисейским Полям, сделать круг вокруг Триумфальной арки, пробраться на бульвары! Ведь именно здесь место этому высокому, солидному седану, открыто глядящему на мир огромными фарами. Именно здесь прошли лучшие годы многих таких машин, управляемых, кстати, часто бывшими нашими соотечественниками…

ВИВА БОЛЬШОМУ «РЕНО»

Конечно, этот год был далеко не лучшим для запуска в производство солидного и недешевого автомобиля. Не прошло и месяца с паники на Уолл-стрит, стремительно разросшейся в мировой экономический кризис, как в ноябре 1929-го из ворот завода на острове Сегин стали выезжать автомобили с пятиконечной звездой на решетке радиатора. Нет-нет, к Стране Советов они отношения не имели. Так компания «Рено» стала обозначать новые модели, в названии которых было слово *stella*, то есть «звезда». А чтобы никто ничего не подумал, звезду поставили верхушкой вниз.

В общем-то, в «Рено-Вивастелла» не было ничего особенного. Подобные автомобили делали многие фирмы Европы и США. Просторный, хорошо отделанный кузов на мощной раме, рессорные подвески, шестицилиндровый мотор, трехступенчатая коробка передач. Но для французской компании эта модель в известной мере эпохальная. «Вивастелла», в отличие от предшественников, получила радиатор, установленный традиционно – перед двигателем, а не за ним (фирменная черта всех «рено» еще с начала XX века). Поэтому и дизайн заметно изменился, автомобиль перестал напоминать громадный утюг.

Никаких стилистических изысков, тем более вычурностей, французы не предложили. Вместительный седан выглядел строго и гармонично, как обеспеченный месье, знающий толк в хорошей одежде, но отнюдь не стремящийся пускать пыль в глаза.

Шестицилиндровый мотор объемом 3,2 л на первых версиях развивал 57 л.с. В 1932-м мощность довели до 65 л.с., а годом позже в серию пошли машины с немного измененными элементами отделки. Пятиместный седан с базой 3110 мм носил заводское обозначение PG5, длиннобазный (3260 мм) – PG7. Вот именно в такую машину 1933 года и сажусь, испытывая легкий трепет перед ее строгой внешностью и внушающим уважение возрастом.

С РУССКИМ АКЦЕНТОМ

Что такое 65 л.с. по современным представлениям? Малолитражке – мало, скажут многие. Те, кто забывают: везде успевает тот, кто никуда не торопится. «Рено» сдержанно, но настойчиво набирает ход, а в уверенный баритон двигателя постепенно вливается немного заунывное, но не такое уж и громкое контральто трансмиссии.

Первая передача нужна лишь для того, чтобы тронуться. Мотор быстро выходит на обороты, когда пора включать вторую. На 35–40 км/ч уже можно перейти и на третью. А дальше – езжай себе степенно, не мучая себя



Над элегантным подлокотником – рукоятка опускания заднего бокового стекла.

В «Вивастеллу» удивительно удобно садиться – руль достаточно далеко от дивана. Длинный рычаг на баранке, как это ни удивительно, включает звуковой сигнал.

Длиннобазная версия с заводским обозначением PG7 – семиместная, с откидными сиденьями-страпонтенами.

В набор элегантных прямоугольных приборов входят амперметр, указатель давления масла и даже часы.

частыми переключениями. Толку от них все равно мало. Тяги мотора и на третьей хватает на движение в разумных для 80-летнего автомобиля пределах, а подтыкать лишний раз вторую – только попусту гонять мотор и коробку. Она, впрочем, с синхронизаторами на второй и третьей. А ведь в автомобилях того времени такое встречалось еще нечасто.

Паспортная максималка «Вивастеллы» – 130 км/ч. Верю, что этот седан, прекрасно отреставрированный в мастерской *Renault Classic*, способен на скорость, по крайней мере близкую к этой. Но комфортно чувствуешь себя лишь до 70–80 км/ч, не больше. Ведь ни зависимые рессорные подвески, ни узенькие шины, ни высокий кузов к большей скорости не располагают. Не говоря уже о механических тормозах. Они, впрочем, работают неплохо – лучше, чем можно предполагать. Главное – вовремя начать процесс.

Тот же принцип у рулевого управления. Чтобы войти в поворот, надо заранее выбрать люфт, закрутить руль, а затем своевременно и энергично вернуть его на место. Немного подумав



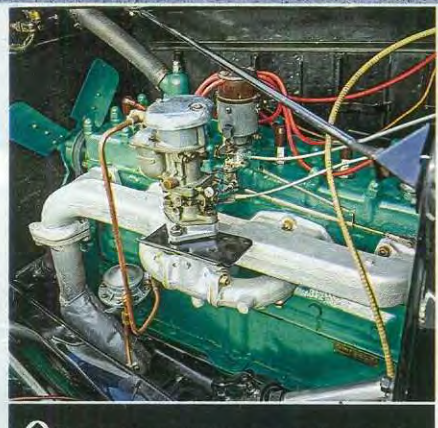
С ПЕРВОЙ ЗВЕЗДОЙ

«Рено-Вивастелла» первого поколения, сменившего модель «Вивасикс», выпускали с 1929 года. Автомобили с базами 3110 и 3260 мм оснащали рядной 3,2-литровой «шестеркой» мощностью 57 л.с., с 1932-го – 65 л.с. Коробка передач трехскоростная, с синхронизаторами на высших передачах. С 1934 года строили также версии «Виваспорт» и «Вива Гран Спорт» с 3,6-литровым мотором. В 1939-м начали выпуск «Вивастеллы» второго поколения – с иным кузовом и 4-литровым двигателем. Автомобилей первой серии сделали 6758.

и накренившись (особенно если скорость великовата), машина последует за движением ваших рук. Но руль у «Рено» неожиданно легкий – конечно, в сравнении со многими аналогами того времени.

Мягкие подвески на невысокой скорости обеспечивают отменный комфорт. Им, конечно, помогают высокие шины, рама и кузов с вальяжными барскими диванами. Поэтому «лежачие полицейские», которыми маленькие французские городки нашпигованы еще щедрее, чем знаками, ездоков практически не волнуют. Ну и наконец, в «Вивастелле» удивительно удобно сидеть. Диван расположен на гуманном от руля расстоянии (не как в подавляющем большинстве машин начала 1930-х) – по баранке распластываться не надо и ногам удобно.

Думаю, водители восемь десятилетий назад очень высоко ценили этот французский автомобиль. В том числе наши прапорщики, штабс-капитаны, а может, и полковники. Ведь много «вивастелл», только с более скромной, чем у этой машины, отделкой работало в такси, а среди таксистов было немало наших офицеров, оказавшихся во Франции после гражданской войны. Эмигрантская жизнь Парижа того времени складывалась сложно, а иногда и бурно. Как раз в год рождения этой «Вивастеллы», в 1933-м, Нобелевскую премию по литературе получил парижанин Иван Бунин. Но случались и совсем иные события. Не в такой ли «Рено» в 1930-м бросили похищенного генерала Кутепова – главу Российского общевоинского союза? Пройдет еще несколько лет, и та же участь постигнет преемника Кутепова – генерала Миллера. Оба исчезли бесследно, посеяв среди эмиграции панику из-за «всемогущества ГПУ».



Рядная «шестерка» развивала вполне приличные по тем временам 65 л.с.

Крышка багажника без петель, снимается полностью. Зато с запирающимися на ключ замками.



Многие эмигранты уже оставили надежду вернуться на родину (те, кто возвращался, как правило, погибали) и просто кормили свои семьи. В том числе крутя баранку парижских такси марки «Рено».

ЛЕГКОСТИ ПЕРЕВОДА

Французы говорят, что в хороших руках «вивастеллы» работали аж до начала 1960-х. Верю! Ломаться там практически нечему, особенно на парижских мостовых и в том мягком климате. Да и ездить на таких машинах не сложнее, чем на многих послевоенных моделях.

Через час нашего с «Рено» путешествия я еще больше жалел, что нам с ним не довелось прохватить по Елисейским Полям или бульвару Монпарнас, сделать хотя бы один круг вокруг Триумфальной арки. До прапорщика я, правда, не дослужился да и французский не освоил. Зато мы с «Рено» уже отлично понимаем друг друга! ЗР

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ



Автомобильная электрика и электроника.
Код 03347 Цена 620р.



Автомобильный справочник «Bosch» 3-е издание
Формат: 180x120, 1280с.
Код 03218 Цена 1410р.

Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы.
Код 03166 Цена 620р.



Диагностика дизельных двигателей.
Код 02942 Цена 670р.



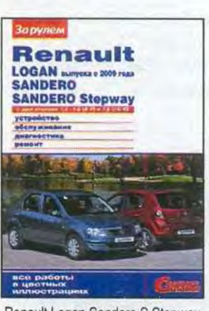
Система впрыска дизельных двигателей.
Код 03105 Цена 610р.



Датчики в автомобиле.
Код 03471 Цена 560р.



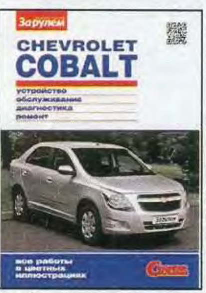
НОВИНКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА



Renault Logan Sandero S.Stepway
(с ДВС 1.4, 1.6(8V), 1.6(16V))
Формат: 200x255, 336с.
Код 02944 Цена 770р.



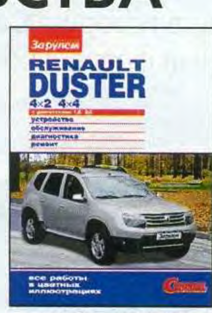
CHEVROLET CRUZE
(с ДВС 1.6, 1.8)
Формат: 200x255, 272с.
Код 03467 Цена 750р.



Chevrolet Cobalt с 2013г.
(с ДВС 1.5)
Формат: 200x255, 272с.
Код 03564 Цена 800р.



Lada Largus
(с ДВС 1.6 8V/16V)
Формат: 200x255, 288с.
Код 03264 Цена 700р.



Renault Duster 4x2, 4x4
(с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 200x255, 320с.
Код 03172 Цена 700р.



Отечественные автобусы и троллейбусы.
Формат: 170x240, 416с.
Код 03572 Цена 750р.

Магнитный конструктор с рождения!

полный ассортимен и описание на сайте shop.zr.ru

Магформерс — единственный абсолютно безопасный магнитный конструктор без ограничений по возрасту! Детали Magformers крупные, сделаны из очень прочного пластика, а магниты находятся внутри панелек, что исключает возможность проглатывания.

Лучшая трехмерная игрушка для развития воображения, пространственного мышления и общих мыслительных способностей. Изучение фигур и цвета. Дети могут превращать плоские предметы в объёмные, изучать принципы магнетизма и т.д.



Magformers 37 состоит из:
- XL-треугольник: 6 шт.,
- XL-квадрат: 12 шт.,
- XL-ромб: 4 шт., - XL-трапеция: 3 шт.,
- XL-прямоугольник: 2 шт.,
- пара колес: 2 шт., - коннектор: 1 шт/ 2шт.,
- рычаг: 2 шт., - шарнир: 1 шт
- сирена дорожной службы: 1 шт.,
- фигурка строителя: 1 шт.,

Код 03600 Цена 3390р.

Конструктор растет вместе с вашим ребенком!
С 1 года ребенок просто соединяет и разъединяет детальки ярких цветов, развивая мелкую моторику. В 2 года — выкладывает плоские двухмерные объекты на холодильнике. С 3х лет активно начинает строить уже объемные фигуры (домики для любимцев, цветочки и т.п.).

Код 03610
Цена 4960р.

Magformers 62 состоит из:
- треугольник: 8 шт.; - квадрат: 14 шт.;
- равнобедренный треугольник: 2 шт.;
- ромб: 2 шт.; - трапеция: 2 шт.;
- прямоугольник: 2 шт.; - миниправоугольник: 4 шт.;
- сектор: 4 шт.; - арка: 2 шт.; - колесо: 4 шт.;
- антенна: 1 шт.; - большая пушка: 1 шт.;
- вращающийся блок: 2 шт.;
- магнитный соединительный блок: 2 шт.;
- пропеллер: 1 шт.;
- пушка: 1 шт.;
- шарнир: 2 шт.



Код 03593 Цена 4720р.

Magformers 62 состоит из:
- 12 пятиугольников,
- 20 треугольников,
- 30 квадратов,

Код 03614 Цена 2090р.

Magformers 16 состоит из:
- квадраты - 5 шт.;
- треугольники - 8 шт.;
- платформа с колесами - 2 шт.;
- фигурка мальчика - 1 шт.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
  (указывайте номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Принимаем интернет-деньги: Qiwi, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

Это модное слово «ТЮБИНГ»

Надувные сани (Ватрушка) производства РФ.

Внешний диаметр чехла, см:	85	95	110	125
Размер посадочного места, см:	35	45	55	60
Рекомендуемый рост, см:	80-120	120-140	150-175	160-200
Допустимый вес эксплуатации, кг:	100	100	200	200
Количество ручек, шт:	2	2	2	4
Вес, кг:	1,85	2,4	3	3,5
КОД	03508	03509	03510	03511
ЦЕНА	1650р	1850р	2050р	2200р

В комлект входит камера и транспортировочный трос. Материал чехла ПВХ 650гр/м-900 гр/м(Финляндия) Рабочая температура эксплуатации от -45С⁰ до + 70С⁰. Цвета могут отличаться от представленных на этой странице. Гарантия производителя 12 мес. при соблюдении правил эксплуатации.



САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Всего года не хватило первому вазовскому переднеприводному семейству до 30-летия конвейерной жизни. Уход эпохальной для нашего автопрома да и для всей страны модели в историю **Сергей Канунников** отметил, собрав семейный фотоальбом.



Первый прототип собрали 31 декабря 1978 года. Внешне он уже мало отличался от серийной машины, но до постановки ее на конвейер оставалось еще долгих пять лет.

Образец из запасников музея «Порше». Немецкая фирма в рамках проекта «Гамма» помогала в доводке двигателя, трансмиссии, управляемости, усиления кузова.



На дальних подступах к серийной переднеприводной модели стояли тольяттинские прототипы начала 1970-х. Правда, в знакомой нам «восьмерке» от них почти ничего не осталось. ВАЗ-3Э1101 1976 года с кузовом дизайнера Гальчинского уехал в Запорожье и стал прообразом «Таврии».

«Твоя вишневая «девятка» опять сигналит за окном». Распространение «самар» совпало с перестройкой, одна из примет которой – новая музыка, в том числе популярной в те годы группы «Комбинация».

Для поддержания спроса зарубежные импортеры облагораживали кузов пластиковыми накладками. Часть таких автомобилей в перестройку вернулась на родину, послужив примером и дав старт отечественному кооперативному тюнингу.



Кабриолет «Лада-Наташа» создала бельгийская фирма «Скалдия-Волга» при участии тольяттинского дизайнера Владимира Ярцева. С 1990 по 1995 год построили 456 открытых «лад».

Тольяттинские переднеприводные машины конца 1980-х – начала 1990-х, достаточно современные и недорогие, хорошо расходились на зарубежных рынках. Начали выпускать и праворульные версии с разными двигателями. В частности, трехдверные модели 21086 и 21087.

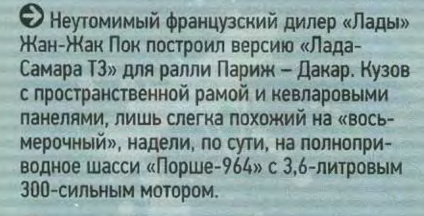




«Самара» сыграла заметную роль и в истории пробегов «За рулем». В 1988 году В. Соловьев, О. Богданов и В. Панярский проехали на ВАЗ-21093 4827 км от Москвы до Лиссабона за 46 часов 30 минут, установив новый рекорд скорости пересечения континента на автомобиле.



Приборная панель ранних «спутников» казалась в 1980-х очень модной, хотя в ней не было даже тахометра. Зато присутствовали вольтметр и эконометр.



Неутомимый французский дилер «Лады» Жан-Жак Пок построил версию «Лада-Самара Т3» для ралли Париж – Дакар. Кузов с пространственной рамой и кевларовыми панелями, лишь слегка похожий на «восьмерочный», надели, по сути, на полноприводное шасси «Порше-964» с 3,6-литровым 300-сильным мотором.

«Восьмерки» уже в середине 1980-х стали широко использовать в ралли и кольцевых гонках. В 1985 году в Тольятти построили прототип «ВАЗ-2108 ралли 4×4». Мотор полноприводного автомобиля был расположен за сиденьями в базе и развивал 150 л.с.





Второй вариант панели приборов «самар». Так называемая высокая панель (прежнюю тут же прозвали низкой) хоть и была богаче, но многим не нравилась из-за гремучести и худшего подвода воздуха в салон.



Первые ВАЗ-2108 с именем «Спутник» пошли в продажу в 1984-м. Банальное название, ясное дело, не прижилось. Более звучную альтернативу «Самара» вначале применяли только для экспортной продукции. Ну а в народе машина с клиновидным кузовом и грубоватым «клювом» быстро получила прозвище «зубило».

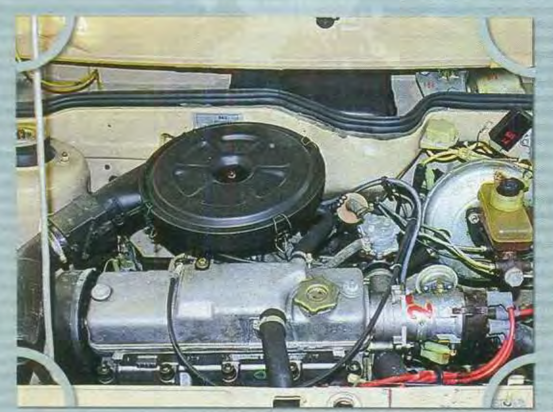


Нельзя сказать, что салон «Самары 2» очень изящен, но для недорогой теперь машины был вполне приемлемым.





Из главы «Неизданное»: прототип «восьмерки» с кузовом тарга (съемная средняя часть крыши).



За почти 30-летнюю историю под капотами «спутников» и «самар» побывали двигатели объемом от 1,1 л (ВАЗ-21081, 54 л.с.) до 1,6 л (мелкосерийный ВАЗ-21084, 82 л.с.) и даже роторные 120-сильные агрегаты. Первая чистая «восьмерка» ВАЗ-2108 имела 65-сильный 1,3-литровый мотор. Двигатели малого объема, как и четырехступенчатые коробки передач, ставили недолго. Основным на долгие годы стал карбюраторный, а потом впрысковой мотор объемом 1,5 л.



Дитя перестройки – так называемая «Самара Евро». Подобные машины собирали в Финляндии, на заводе фирмы «Валмет». Предполагали, что их будут лучше покупать в Европе. Но и там, и на родине высоким спросом они не пользовались. Для европейцев уже устарели, для нас были слишком дороги.



Первый серийный (не считая ранних ЛуАЗов) советский переднеприводный, с поперечным двигателем, к тому же трехдверный автомобиль вызвал у граждан огромный интерес и немало скепсиса.



В конце 1990-х – начале 2000-х приступили к выпуску «самар» второго поколения. Машины спорного дизайна делали еще десятилетие.

LADA SAMARA AVTOEXPORT MOSCOW USSR

В 1987-м появился пятидверный ВАЗ-2109, который тут же стал самой престижной версией семейства. «Девятка» успешно конкурировала по этому параметру с тогда еще редким и модным «Москвичом-2141» и уступала лишь «Волге».



Некоторые зарубежные дилеры еще в 1980-х делали из «восьмерок» фургоны, внешне почти неотличимые от стандартных хэтчбеков. Тольяттинская фирма ВИС развернула выпуск высоких фургонов ВИС-1706 «Челнок».

«Самаре» случилось стать даже лимузином. «Лада-Амадео 500» (плюс 500 мм к длине) сделали фирмы «Мастер-Лада» и ЛЛД. Мотор 1,6 л развивал 88 л.с.



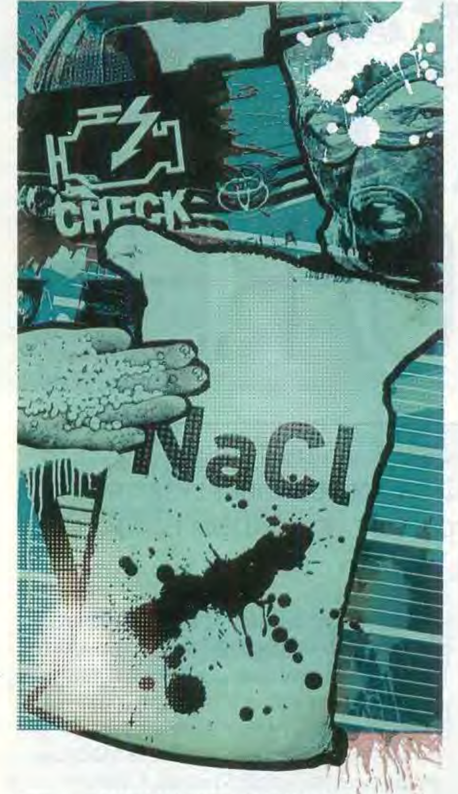
Полноприводные рамные ВАЗ-210834 и -210934 «Тарзан» с использованием узлов и агрегатов «Нивы» тольяттинская фирма «Лада-Консул» делала в конце 1990-х – начале 2000-х.

Последняя «Лада-Самара» (ВАЗ-2114) сошла с конвейера 24 декабря 2013 года.



НЕ СЫПЬ МНЕ СОЛЬ...

Исследования экспертов рынка показывают, что японские автомобили – одни из самых надежных. Россияне с этим тоже согласны. Но никто не застрахован от покупки некачественного товара, предупреждает **Сергей Смирнов**.



В одном из автосалонов менеджер всячески нахваливал авто посетителю, но тот почти не обращал внимания на навязчивого продавца. Кирилл С. уже давно сделал выбор, осталось определиться с комплектацией и дополнительными опциями. Нужный автомобиль оказался на складе. С. внес предоплату и договорился, что машину заберет через несколько дней. Ровно через неделю он выехал из автосалона на новенькой «Королле».

НАДЕЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Надо сказать, что продавец не обманул Кирилла. Автомобиль действительно радовал его. Но только на протяжении первых 1000 км. После этого на приборной панели загорелась тревожная лампочка *CHECK ENGINE* – «проверь двигатель». При этом у мотора пропала тяга. Компьютерная диагностика на сервисе показала неисправность топливной системы. Машину пришлось оставить у дилера, а через пару дней сервисмены по телефону «обрадовали»: в баке и топливном фильтре полно непонятных частиц, в форсунках – следы коррозии. Предложили ремонтировать за свои деньги – дескать, случай явно негарантийный. Скорее всего, поломка связана с заправкой некачественным топливом.

Образец топлива отправили на экспертизу. Через неделю пришли результаты. В компании «МАДИ-ХИМ» установили, что топливо в целом соответствует требованиям ГОСТа к бензину А95. Единственный показатель, который выбивался из норматива, – внешний вид. В бензине было обнаружено неизвестное вещество в виде взвеси. И откуда оно появилось в баке, эксперты не ответили. Позиция дилера осталась неизменной: недостаток не заводской, поэтому ремонт – за счет владельца.

Тогда Кирилл обратился за помощью в редакцию, и мы настояли на дополнительной экспертизе. Второе исследование проводило ООО «Интекс Про» (к слову, эта организация находится в том же здании МАДИ). В заключении эксперт отметил, что «неисправность связана с наличием в топливе посторонних веществ, предположительно воды, сернистых и других соединений». Так как автомобиль прошел 1266 км, эксперт сделал смелое предположение, что он «неоднократно заправлялся». Удивительный вывод! А из него следует, что «использование некачественного топлива могло привести к подобным неисправностям», которые «носят эксплуатационный характер». А раз так, то дилер в очередной раз предложил Кириллу оплатить ремонт. Сто тысяч – и машина будет как новенькая!

МАЛЕНЬКИЙ ПРОТИВ БОЛЬШОГО

Пока шли исследования, машина провела в сервисе больше трех месяцев, поэтому мы подготовили претензию с требованием расторгнуть договор купли-продажи и вернуть деньги согласно закону «О защите прав потребителей». Напомню, что речь идет о новом автомобиле с пробегом чуть больше 1000 км. Ответ был предсказуем: отказ.

Дальше, как положено по закону, мы обратились в суд. На первом же заседании в Зюзинском районном суде Москвы представители дилера заявили о несогласии с предъявленными требованиями и попросили назначить судебную экспертизу. Суд ходатайство удовлетворил. Специалисты ООО «АБ-Эксперт» определили: причиной неисправности послужило наличие в топливной системе постороннего вещества. Это и так было известно. Но теперь установили химический состав: по всем показателям оно было похоже... на морскую соль!

По мнению экспертов, попадание соли в топливо при таком коротком сроке эксплуатации было маловероятно. С наибольшей вероятностью морская соль попала в топливную систему при производстве, хранении или транспортировке.

Но это было только предположение – виновника за руку никто не поймал. Эксперты дали нам лишь шанс на победу. Ведь по закону решение суда не может основываться на предположениях. Предстояла длительная тяжба. Я готов был идти до конца, но Кирилл подрастерял свой энтузиазм. Он и так на год остался без автомобиля и без денег, а впереди – очередной суд с труднопредсказуемым финалом. Согласитесь, есть о чем задуматься. Тем не менее мы приготовились к борьбе. И тут, к нашему удивлению, ответчик предложил заключить мировое соглашение! Могу предположить, что решение принял не сам дилер, а представительство японской компании.

Обязательства по заключенному соглашению не позволяют мне рассказать о подробностях примирения, но Кирилл остался доволен.

Как попала в бак злосчастная соль, мы, видимо, никогда не узнаем. Но важно другое: никогда не опускайте руки, не сдавайтесь. Даже если против вас – мощная корпорация с громким именем. ЗР



ОСТАНОВИТЬ НЕВОЗМОЖНО

Маленькая сенсация 2013 года: при том что автомобильный рынок в целом падал, продажи легковых автомобилей китайских брендов росли. В РФ за год их прибавилось 104 тысячи. Большая часть вдобавок собрана в России. За прогрессом «китайцев» наблюдал **Игорь Моржаретто**.

В ПЕКИНЕ ВСЕ СПОКОЙНО

Китайский рынок, и так главный в мире, продолжает бить рекорды. Продажи пассажирских автомобилей в Поднебесной в 2013 году увеличились на 15,7% – до 17,9 млн штук (по данным Китайской ассоциации автопроизводителей, CAAM). Причем практически все эти миллионы собраны в КНР. Впервые за девять лет, подвинув в сторону «Дженерал моторс», лидером продаж стал концерн «Фольксваген», на три марки которого («Фольксваген», «Ауди», «Шкода») пришлось 3,27 млн реализованных автомобилей (плюс 16,2%).

Первые восемь мест в рейтинге популярности китайского рынка занимают международные производители, но и чисто китайские бренды растут сумасшедшими темпами. Казалось бы, в современном поделенном мире нет места для машин новых марок, но китайский опыт это правило опровергает. Двадцать лет назад не было ни «Чери», ни «Джили», ни «Грейт Уолла», а сегодня эти компании ежегодно выпускают по полмиллиона и больше автомобилей, которые продаются во многих странах мира.

Как считают в CAAM, производство будет прогрессировать, увеличатся в этом году и продажи в КНР. Почему бы и нет? Доходы населения растут, продолжается приток сельских жителей в крупные города. В то же время из-за политики властей китайских мегаполисов (там ограничивают регистрацию новых машин в рамках борьбы с загрязнением окружающей среды и пробками) растет и средняя цена автомобильной покупки.

НЕТ ПРОРОКА В СВОЕМ ОТЕЧЕСТВЕ

На фоне падения рынка в РФ наметилась общая для большинства регионов тенденция: доля китайских автомобилей растет. По целому ряду марок прибавка составляет 30–50%. И это, повторюсь, при общем падении рынка на 5,5%. Степень популярности брендов зависит от региона. По данным агентства «Автостат», наиболее благосклонны к «китайцам» в Республике Татарстан (рост продаж за год 74%) и Башкортостан (плюс 77%). На третьем месте Московская область, затем Москва, Свердловская область, Краснодарский край, Самарская, Ростовская, Челябинская, Нижегородская области. Кстати, наибольшую долю рынка (9%) китайские марки занимают в Омской области.

Что же так привлекает россиян в машинах без особого престижа, опыта длительной эксплуатации, с очень низкой ликвидностью на вторичном рынке?

«Китайские бренды, в первую очередь «Лифан», «Джили», «Грейт Уолл», «Чери», растут благодаря низким ценам и широкому модельному ряду. Эта тенденция, скорее всего, сохранится. Сейчас доля китайских брендов – 4% всего рынка, но в ближайшей перспективе она превысит 6%, а в отдаленной может достигнуть и 10%», – считает Сергей

Целиков, директор агентства «Автостат». Тем более что китайские фирмы в последние годы озаботились повышением качества, созданием сервисной сети в России, снабжением запасными частями. Более того, они всячески стремятся создать здесь предприятия, несмотря на сопротивление федеральных властей.

СДЕЛАНО В РОССИИ

Собственно, практически все китайские фирмы пытались основать производство в РФ, поскольку в этом случае могли рассчитывать на статус промышленной сборки, а он позволил бы ввозить комплектующие с нулевой пошлиной. Первым о планах строительства завода объявил «Грейт Уолл» – еще в 2005 году, затем свое предприятие надумала открыть «Чери»... Десять китайских компаний или СП подали заявки на предоставление статуса промсборки, и все получили отказ. Говорят, российские автопроизводители убедили тогдашнего премьер-министра Михаила Фрадкова в опасности «китайского нашествия». Такой же точки зрения придерживалось и Министерство промышленности (подробнее об этом – ЗР, 2012, № 6).

Но пришельцы оказались настырными. Еще в 2006 году компания «Ирито» наладила сборку вседорожников «Грейт Уолл-Ховер» на базе бывшего электроизоляторного завода в подмосковной Гжели, а с 2007-го в Черкесске, на заводе «Дервейс», начали собирать седаны и хэтчбеки «Лифан». В отличие от европейских, японских, корейских и американских марок, эти предприятия никаких льгот не получили, но и душить их не стали. И на том спасибо! Потому что собственное производство дало китайским компаниям возможность выжить на российском рынке в кризисные 2008–2009 годы.

Тогда сократили продажи или вообще ушли из страны несколько компаний – «Бриллианс», BYD и др. Тем, кто уже освоил производство, тоже пришлось несладко, ведь специально для них была введена запретительная, по сути, пошлина на ввоз кузовов – 15% стоимости, но не менее 5 тыс. евро за каждый комплект. Это сразу поставило жирный крест на крупноузловой сборке, и китайским компаниям, а также их российским партнерам пришлось в тяжелые кризисные годы сразу осваивать сварку и окраску.

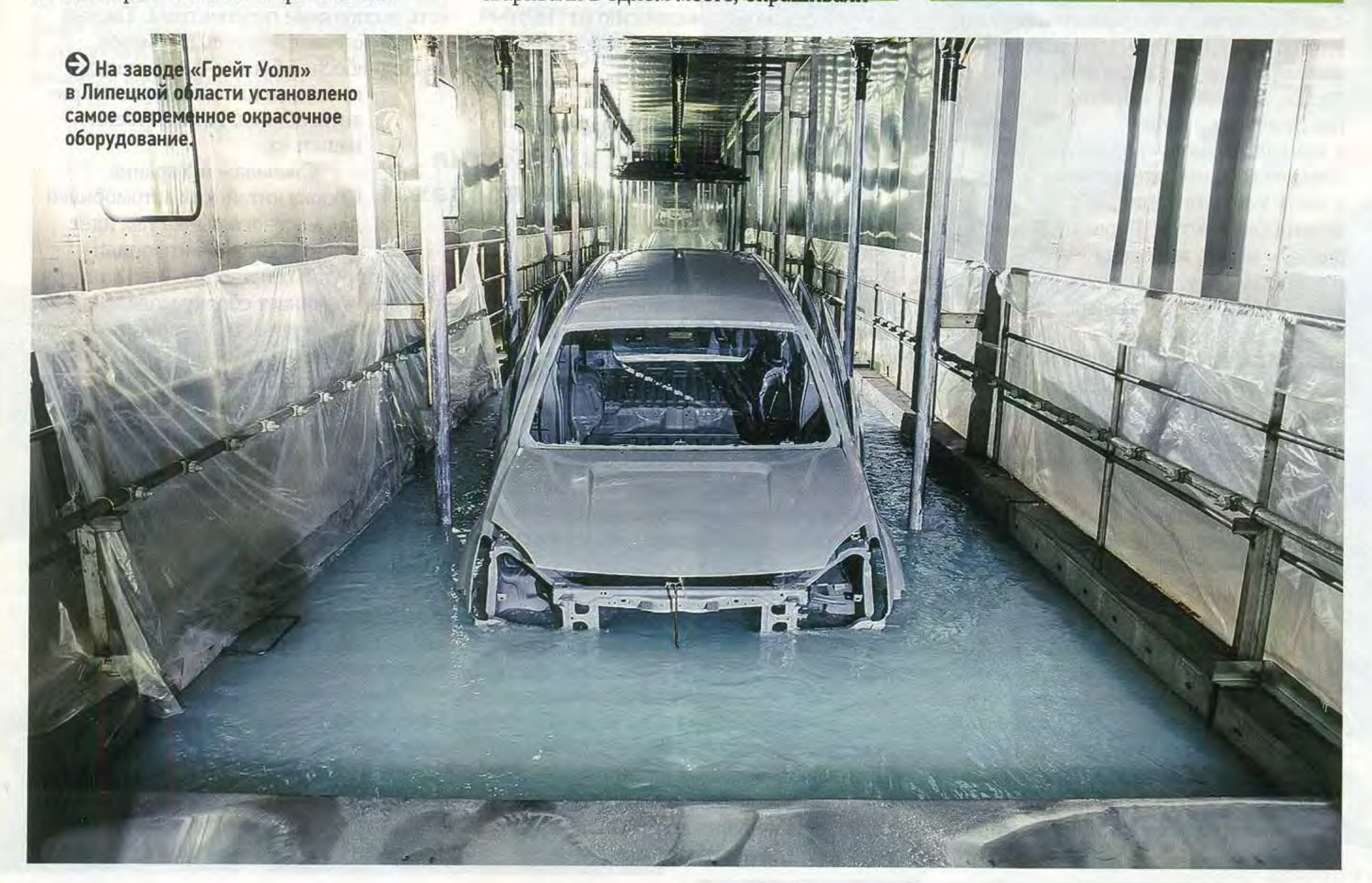
«Лифан» и «Джили» выбрали в качестве базы черкесский «Дервейс», «Чери» начали собирать на ТагАЗе (как под маркой «Чери», так и под брендами «Вортекс» и ТагАЗ). «Грейт Уолл» выбрал непростой вариант – кузова сваривали в одном месте, окрашивали

Самые популярные марки в КНР (по итогам продаж в 2013 году, по данным CAAM)

Место	Марка	Тыс. штук
1	«Фольксваген»	2 356
2	«Хёндэ»	1 031
3	«Тойота»	858
4	«Ниссан»	843
5	«Бьюик»	808
6	«Хонда»	730
7	«Шевроле»	715
8	«Форд»	679
9	«Грейт Уолл»	628
10	«Джили»	548
11	«Киа»	547
12	BYD	506
13	«Чанган»	501
14	«Вулинг»	448
15	«Чери»	437
...27	«Лифан»	153

Самые популярные китайские марки в РФ (по итогам продаж в 2013 году, по данным АЕБ)

Место	Марка	Тыс. штук
24	«Лифан»	27,5
25	«Джили»	27,3
28	«Грейт Уолл»	20
29	«Чери»	19,9
38	FAW	4,8
55	BYD	0,1



На заводе «Грейт Уолл» в Липецкой области установлено самое современное окрасочное оборудование.



На предприятии «Дервейс» в Черкесске собирают автомобили «Джили» и «Лифан», а также тайваньские вседорожники «Лаксджин».

в другом (причем партнеры менялись), а финальная сборка проходила в подмосковной Гжели.

Параллельно компания искала варианты для строительства собственного сборочного предприятия. В конце концов остановились на Липецкой области, одной из лучших по инвестиционному климату. В проекте участвовали три компании-партнера: китайская «Грейт Уолл», российская «Ирито» (дистрибьютор марки) и немецкая «Дюрр»; область взяла на себя обязательства в части коммуникаций, электросетей и т. д. Первая очередь завода запущена в прошлом году. Пока здесь работает всего 300 человек, но в перспективе штаты будут увеличены до 2,5–3 тысяч, ведь в планах – локализация (штамповка кузовных панелей, колес, изготовление деталей салона и прочего). Совсем рядом – Новолипецкий металлургический комбинат, так что с листовым прокатом проблем нет. Еще один плюс региона – хорошая логистика: до основных потребителей продукции не более 700 км.

«Мы не имеем от государства никаких льгот, – подчеркивает управляющий директор компании «Ирито» Андрей Резников, – но правительство своими мерами поддержки автопрома, местных производителей компонентов заложило хорошую базу для создания и развития бизнеса в этой отрасли. Что мы и делаем. В перспективе предприятие будет выпускать до 100 тыс. автомобилей в год».

Кстати, все «китайские» заводы в России по-прежнему ущемлены по сравнению с другими производителями: только они будут платить утилизационный сбор в полном объеме (тем, кто действует в режиме промсборки, обещана компенсация от государства). Но даже это вряд ли остановит экспансию из Поднебесной. Появляются всё новые и новые проекты.

В то время, когда авторынок РФ падал, китайские компании увеличили продажи на 30–50%.

В прошлом году на «Дервейсе» помимо привычных уже «лифанов» и «джили» начали собирать вседорожники тайваньской марки «Лаксджин». Из последних новостей – на заводе «РосЛада» (Сызрань, Самарская область) вот-вот стартует производство коммерческих автомобилей одного из китайских концернов. Что интересно, возглавил завод и реанимирует производство Михаил Блохин. Пятнадцать лет назад он налаживал здесь сборку автомобилей «Лада»…

А еще к нам возвращается BYD. Седаны и хэтчбеки этой марки неплохо продавались в России в середине двухтысячных, но пять лет назад компания с нашего рынка ушла. Теперь BYD обещает российским покупателям больше десятка современных моделей – от компактных городских до больших кроссоверов. И конечно, стремится найти партнера для производства…

ВТОРОЙ ФРОНТ

Все сегодня понимают: наш рынок, несмотря на трудности, – один из самых перспективных в мире. Понимают это и в Китае, где давно действует закон: автомобильная компания имеет право на существование, если у нее есть экспортные перспективы. Так как российский потребитель для марок из Поднебесной был де-факто полузакрыт, они начали изучать варианты обхода. И, естественно, нашли их.

Сначала – в Украине. Сборка китайских автомобилей для местного рынка там идет давно, а сейчас заговорили о неких крупных проектах. Так, концерн «Богдан» начинает сборку моделей JAC. На заводе в Черкассах, говорят, начнется полномасштабное производство (сварка кузовов, окраска и сборка) двух новинок этой марки: седана J5 и кроссовера S5. А Кременчугский автозавод уже возобновил выпуск легковушек «Джили». Украина рассчитывает, что в ближайшем будущем на ее территории заработают три завода по сборке китайских авто. Киевские чиновники уверяют, что создадут более привлекательные, чем в России, условия для инвестиций. А часть выпущенной продукции можно будет экспортировать в РФ.

Несмотря на возражения российских официальных лиц, производство китайских авто уже налажено в Белоруссии. А ведь российский посол в РБ Александр Суриков заявлял недвусмысленно: «Безусловно, мы не можем запретить Беларуси собирать чьи-либо автомобили.

Но обращаем внимание на то, что возникнут вопросы, которые будут задаваться. Если таковое решение состоится, это станет предметом серьезных обсуждений между Беларусью и Россией».

Соседи не послушались, и сборку «Джили» уже год ведет в Борисове белорусско-китайское СП «Белджи». Здесь делают седан SC7 и кроссовер EX7. В прошлом году с конвейера сошло 2,5 тыс. автомобилей, и это только начало. Планируется увеличить число моделей и мощность производства (в перспективе – до 120 тыс. машин в год), что даст возможность поставок в Россию, Казахстан, а также в Украину и другие страны СНГ.

«Вы прекрасно понимаете, что мы, производя в Беларуси с китайскими друзьями этот автомобиль, вторгаемся в святая святых прежде всего России, – уверен президент Александр Лукашенко. – Мы будем его продавать по всему миру, в том числе в России и Казахстане. Меня интересует сегодняшняя реакция российского автопромовского лобби. Но, я так понимаю, в России этот автомобиль получил все разрешения и сертифицирован. Мы имеем возможность его там продавать».

В любом случае китайские машины у нас давно перестали восприниматься экзотикой. В российском автопарке их уже почти полмиллиона, и количество будет только расти. Это неизбежность, к которой надо привыкнуть. А там, может, и качество подтянется. ЗР

Прямой импорт в РФ из Китая продолжается, но экономически он не очень выгоден. Лучше собирать машины на месте.





Chevrolet Cruze, универсал

1,6 л, 124 л.с.; 1,8 л, 141 л.с.; 5-ступенчатая механика или 6-ступенчатый автомат; цена базовых версий 675 000–876 000 руб.

ДОПЛАТА БЕЗ ПЕРЕПЛАТЫ

Хотите вместительный и одновременно доступный универсал – как насчет «Шевроле-Круз»? Оптимальную комплектацию выбирал **Вадим Крючков**. Фото автора и **Георгия Садкова**.

ТЯЖЕСТЬ С ПЛЕЧ

Знаете, что самое приятное после долгого перехода с тяжелым рюкзаком? Тот момент, когда он, наконец, снят с плеч. И тогда каждый шаг доставляет радость – будто ты не ступаешь, а порхаешь. Подобные ощущения испытал, пересев с автомобиля, оснащенного автоматической коробкой передач, на модификацию с механикой – с одного универсала «Шевроле-Круз» на другой. Причем отягощением был 1,8-литровый двигатель в 141 силу с автоматом, а легкость принес мотор 1,6 с «ручкой», выдающий 124 л.с.

Основательно поездить на машине одной и той же модели, но в разных комплектациях – великое дело. Получаешь опыт, которого короткий тест-драйв у дилера, разумеется, не даст. Технические характеристики в буклете и вовсе неосязаемы. Читаем про универсал в комплектации 1,6 LT: разгон до сотни за 12,6 с, расход топлива 6,5 л на 100 км. Аналогичные параметры версии 1,8 LTZ с автоматом: 11,5 с, 7,1 л/100 км. Более мощный автомобиль объективно динамичнее, но субъективные ощущения выводят в лидеры тот, что слабее: при нажатии на газ его отклик быстрее. Он более гармоничный в целом и не такой шумный. Получается, пятиступенчатая механика с современным мотором в реальной жизни переигрывает шестиступенчатый автомат с двигателем постарше. А что с расходом топлива?

Цифры в буклете описывают так называемый смешанный цикл. В реальной жизни получить их трудно. Из универсала с автоматической коробкой удалось выжать 7,2 л на сотню, но, если особо не экономить, на трассе получится от 8,0 до 8,5 л. «Круз» с механикой

позволяет нацедить 6,4 л на сотню, тогда как реальный расход на трассе около 7–7,5 л. В городе разброс цифр больше: 1,8 LTZ расходует от 11,5 до 14,0 л, в зависимости от сезона и загрузки дорог. Показатели 1,6 LT – от 9,5 до 12,0 л на сотню.

КАКОЙ КОМПЛЕКС ВАШ

«Круз» с кузовом универсал продают в трех комплектациях. Сформированы они по принципу комплексных обедов, причем сытных: набор благ настолько широк, что нужды в допоборудовании не возникает. Хочется большего – просто возьмите следующую комплектацию.

В базовой LS есть и кондиционер, и передние стеклоподъемники, и электропривод зеркал, и «музыка», и борткомпьютер, и АБС. Двигатели – 1,6 или 1,8 л, коробки передач только механические. Цена от 675 000 рублей. С учетом дилерских скидок может выйти около 600 тысяч: за большой универсал – дешево.

Перечень стандартного оборудования

LS: стальные 16-дюймовые колесные диски, полноразмерное запасное колесо, релинги на крыше, обогрев и электропривод регулировки боковых зеркал, решетка радиатора с вставкой в цвет кузова, трехспицевое рулевое колесо, пакет для курящих, тканевая отделка, подогрев передних сидений, карман в сиденье переднего пассажира, центральный подлокотник для задних сидений, кондиционер, бортовой компьютер, регулируемая по высоте рулевая колонка, передние электрические стеклоподъемники, зеркала в солнцезащитных козырьках с подсветкой, CD-проигрыватель и радио с шестью динамиками, АБС, фронтальные подушки безопасности, крепление для детских сидений «изофикс», иммобилайзер, защита картера двигателя.

LT: дополнительно к LS – легкосплавные 16-дюймовые колеса, передние противотуманные фары, ручки дверей в цвет кузова, решетка радиатора с хромированной вставкой, рулевое колесо и рычаг переключения передач с кожаной отделкой, футляр для очков, карман в сиденье водителя, подлокотник между передними сиденьями, регулируемая по высоте и вылету рулевая колонка, задние электрические стеклоподъемники, управление аудиосистемой на руле, шесть подушек безопасности, противоугонная система.

LTZ: дополнительно к LT – легкосплавные 17-дюймовые колеса, хромированные ручки дверей, автоматическое складывание боковых зеркал, кожаная отделка салона, климат-контроль, графический бортовой компьютер, круиз-контроль, автоматическое включение фар, датчик дождя, внутреннее зеркало с электрохромным покрытием, парковочные датчики, камера заднего вида, бесключевой доступ в салон, кнопка пуска двигателя, аудиосистема с цветным дисплеем, система стабилизации.



На руле более дорогой версии в дополнение к управлению аудиоцентром слева появляются кнопки круиз-контроля.



Комбинации приборов отличаются друг от друга только дисплеями бортовых компьютеров.



Аудиоцентры внешне разные, а звучат одинаково. Скромный практичнее, с цветным дисплеем – более модный.



Шесть кнопок управляют и кондиционером, и климат-контролем. Разница – в способах индикации.





Во всех универсалах запасное колесо – 16-дюймовое стальное.

Внешне универсалы «Шевроле» разных комплектаций различаются дизайном колес и цветом дверных ручек.



Блок управления светом везде одинаковый. Лишь у LS без противотуманных фар не будет одной кнопки.







Во всех комплектациях задние сиденья оснащены подлокотником и складывающимися спинками.

При сопоставимом пробеге тканевые передние сиденья выглядят свежее кожаных.





Комплектации и базовые цены универсала Chevrolet Cruze, руб.

	1,6 л (бензин, 124 л.с.), М5	1,8 л (бензин, 141 л.с.), М5 или А6
LS	675 000	710 000
LT	721 000	746 000–822 000
LTZ	–	792 000–876 000

Если отвлечься от цвета дверных ручек и решетки радиатора, то резон перейти к комплектации LT таков: шесть подушек безопасности вместо двух, регулируемый не только по углу наклона, но и по вылету руль, легкосплавные колеса. Двигатели те же, только 1,8-литровый доступен как с механикой, так и с автоматом. Итак, самый дешевый универсал с последним типом коробки обойдется в 782 000 рублей.

Вариант LTZ – прекрасная возможность получить нашпигованный



НАШ ВЫБОР

LT
1,6 л, М5
721 000 руб.
плюс металлик за **10 000** руб.
Итого: 731 000 руб.

Салон «Круза» хорош в любом исполнении. Справа – попроще, с рычагом ручной коробки, слева – побогаче, с селектором автомата.

Перегородочка в нише двигается. Пепельницу или бутылку с водой можно крепко прижать.



Камера заднего вида – только в комплектации LTZ.



Кожа или ткань? Дело вкуса. Кожа престижнее, но и ткань, согласитесь, хороша в отделке.

по полной программе, но уже недешевый «Круз». Основные плюсы комплектации: климат-контроль вместо кондиционера, датчик дождя, камера заднего вида и парктроник, круиз-контроль, легкосплавные 17-дюймовые колеса, кожаная обивка сидений и аудиосистема «Май Линк». Последняя – это прежде всего цветной сенсорный дисплей, USB-разъем и «блютус». Но, честно говоря, тем, кто слушает ушами, а не глазами, будет интересно узнать: звук у нее не лучше, чем у простенькой аудиосистемы низших комплектаций. Хотя в целом неплохой при шести штатных динамиках.

LTZ оснащают только моторами 1,8 л с механической или автоматической коробками передач.

Из практики. Полноразмерная запаска – 16-дюймовое колесо на стальном диске. Для комплектации LS она действительно полноценная и полностью взаимозаменяема со штатными колесами. Для литых 16-дюймовых колес комплектации LT – все же времянка, а для 17-дюймовых LTZ – докатка. Помните пункт ПДД о колесах разного размера на одной оси?

Салон с тканевой обивкой комплектации LT к 15 000 км выглядит более свежим, чем кожаный в LTZ. Передние сиденья последнего уже потеряли лоск новизны. «Круз» все же не относится к премиум-сегменту, зато и стоит меньше. Материалы, в данном случае кожа, – одна из статей экономии.

Наш выбор? Оптимальный по всем показателям универсал – LT с двигателем 1,6 л и механикой. Переплачивать за 1,8, пожалуй, нет смысла. Если же нужен автомат, то снова выберем комплектацию LT – тут есть всё необходимое. Мало того, именно ее можно расширить единственным пакетом опций стоимостью 30 000 рублей: аудиосистема с цветным дисплеем, парктроник, климат-контроль. ЗР

Скорее понравилось. Козырь «Круза» с кузовом универсал – много хорошего автомобиля за приемлемую цену. Купив его в любой комплектации, вы не ощутите себя владельцем дешевой машины. Не слишком дорогой, но стильный, современный и практичный – это точно про «Круз» в вариантах LS и LT.

Скорее не понравилось. В топ-версии нет электрорегулировок сидений. В паре с автоматической коробкой двигатель 1,8 л слишком шумный. Запасное колесо тяжело доставать из ниши. Цена версии LTZ заставляет посматривать на автомобили других марок.

СОВСЕМ НЕ МЕЛОЧЬ

Аппетиты дилерских центров проявляются не только при продаже автомобилей, убедился **Игорь Тременко**.

Многие, покупая автомобиль, не прочь потратить еще несколько тысяч на необходимые мелочи. По нашим наблюдениям, традиционный набор опций выглядит следующим образом: коврики, защита картера, зимние шины, колесные диски, механический противоугонный замок на коробку передач и тонировка задних стекол.

В этот раз мы решили купить для наиболее популярных «Форда-Фокус», «Фольксвагена-Пассат» и «Рено-Дастер» одинаковые товары первой необходимости, не покидая дилерских центров, а после то же самое приобрести в обычных магазинах. «Рейтинг жадности» мы приводим в таблице. С нашими комментариями.



«Форд-Фокус»

	«Ю.С. Импекс»	«Авилон»	«Форд Центр Север»	Средние розничные цены
Коврики	1500	2200	1466	1490
Защита картера	4200	6000	4250	2300
Зимняя резина	16 955	23 720	20 000	15 600
Колесные диски	13 000	13 468	38 000	13 200
Блокиратор КП	12 000	17 580	14 300	11 000
Тонировка	6300	7000	4600	1800
Итого	53 955	69 968	82 616	45 390



«Ю.С. Импекс»

Дубнинская улица, д. 83

Местный профи наизусть озвучил перечень товаров с ценами и отозвался о своем продукте как о самом лучшем. Дабы не отпустить нас на сторону, посулил 15-процентную скидку на весь прайслист, и мы приобрели комплект резиновых ковриков с бортами по весьма божеской цене. Да и стоимость остального оказалась умеренной. В итоге переплата за опции по сравнению со специализированными магазинами получилась минимальной.

Переплата – 8565 руб.



«Авилон»

Волгоградский проспект, д. 43, стр. 1

Здесь мы обнаружили, пожалуй, самый большой ассортимент. Правда, колесные диски были только стальные. Пока мы оценивали предложение, менеджер нахваливал то, что подороже, – мол, качество лучше. Как мы его понимаем! Однако сорить деньгами не стали – сделали выбор в пользу наиболее доступных вариантов. Тем не менее стоимость ковриков, защиты картера и блокиратора до неприличия высока.

Переплата – 24 578 руб.

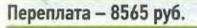


«Форд Центр Север»

85-й км МКАД

Сначала весь желаемый ассортимент нам показали на картинках и только потом представили наглядно. А степень прозрачности тонирующих пленок продемонстрировали на специальном стенде. На прощание бойкий менеджер распечатал предварительный лист заказа и сделал 20-процентную скидку на весь перечень. Однако сумма счета оказалась астрономической, причем большая часть пришлась на оригинальные диски.

Переплата – 37 226 руб.



«Фольксваген-Пассат»

	«Авто Алеа»	«Авилон»	«Дженсер»	Средние розничные цены
Коврики	2800	2950	2500	1530
Защита картера	6100	6800	5950	2600
Зимняя резина	35 000	36 400	35 000	24 000
Колесные диски	14 000	14 400	14 000	14 000
Блокиратор КП	16 250	17 580	15 300	13 500
Тонировка	6300	8500	7000	2000
Итого	80 450	86 630	79 750	57 630







«Авто Алеа»

Нововладыкинский проезд, д. 2

Скорее всего, продажа аксессуаров в этом дилерском центре – задача второстепенная и погоды не делает. Всю информацию нам пришлось вытягивать из продавца буквально клещами. Но и такая настойчивость не подтолкнула его к действию. Без каких-либо комментариев и объяснений нам равнодушно всучили бумагу с перечнем оборудования и отправили в кассу. И на том спасибо.

Переплата – 22 820 руб.

«Дженсер»

Волоколамское шоссе, д. 95

В этом автосалоне самая богатая витрина. Наш обмен мнениями по поводу ассортимента и цен вызвал интерес у продавца, который оказался на редкость доброжелательным и открытым. Подробно ответил на все вопросы, посоветовав ограничиться покупкой ковриков. С опаской озираясь по сторонам, он поведал, что цены слишком задраны. И посоветовал съездить на Кунцевский авторынок, чтобы убедиться в этом. Мы, однако, предпочли официальный путь, о чем в дальнейшем не пожалели, ибо цены у этого дилера самые божеские среди собратьев по марке.

Переплата – 22 120 руб.



«Авилон»

Волгоградский проспект, д. 31, к. 2

Фирма впечатляет масштабами. Однако огромное здание не оправдало наших ожиданий. Отдел аксессуаров ютится на весьма скромной площади и больше напоминает сувенирную лавку. Впрочем, ассортимент от этого не пострадал – всё необходимое мы купили. К сожалению, цены здесь самые высокие.

Переплата – 29 000 руб.

Что берем?



На российских дорогах защита картера убережет от пробоя дорогостоящий поддон двигателя и избавит от неприятных последствий встречи с препятствием.



Резиновые коврики с бортами – пожалуй, самый распространенный вариант в нашем климате. На морозе не задубеют, а растаявший снег не промочит ворсовое покрытие пола.



Механический блокиратор коробки гораздо надежнее и проще в обращении, чем капризные электронные сторожа.



Тонировка автомобильных стекол скроет содержимое задней части салона от любопытных глаз. Многим это важно.

«Рено-Дастер»*

	«Автомир»	«Авантайм ИТ»	Автоцентр «Овод»	Средние розничные цены
Коврики	2517	2517	2517	1850
Защита картера	–	–	–	–
Зимняя резина	29 600	22 000	23 400	16 600
Колесные диски	25 200	18 760	25 200	11 800
Блокиратор КП	14 800	15 190	15 120	9800
Тонировка	8900	6240	6500	2000
Итого	81 017	64 707	72 737	42 050

Защиту картера устанавливают на заводе.





«Автомир»

Дмитровское шоссе, д. 98, стр. 1

С первых минут общения со специалистом мы поняли, что этот человек явно не подкован – уверенно предлагал резину к обычному легковому автомобилю (без усиленной боковины), хотя нам требовалась для кроссовера. Даже после краткого ликбеза он упорно доказывал, что клиенты охотно ее покупают и никто не жалуется. Продолжать дискуссию было бессмысленно. Здесь мы купили всё необходимое, но цены – заоблачные.

Переплата – 38 967 руб.



«Авантайм ИТ»

Волгоградский проспект, д. 42, к. 5

Соседство этого автосалона с проходной завода «Автофрамос» придавало дилеру солидности – почти филиал! Внутри очень тихо, приятная атмосфера, просторный и светлый шоу-рум и никакой суеты. Отдел аксессуаров занимает немалую площадь. На витрине практически весь ходовой ассортимент. Порадовал и специалист, который с интересом консультировал нас по перечню опций. Набор необходимого оборудования здесь обошелся дешевле, чем у других дилеров. Молодцы!

Переплата – 22 657 руб.



Автоцентр «Овод»

Кулаков переулок, д. 15

Продавец выглядел человеком занятым и немногословным. Молча выслушав наши пожелания, он всучил несколько листков бумаги с перечнем услуг и мгновенно выпал из поля зрения. Все попытки пообщаться с консультантом остались бесплодны, а девушка, дежурившая в торговом зале, лишь растерянно пожала плечами... Такого безразличия к клиентам мы еще не встречали! Впрочем, этого дилера по сумме счета можно признать середнячком.

Переплата – 30 687 руб.





Для нашей зимы свойств штатных покрышек даже типа M + S явно недостаточно. Лучше все-таки потратиться на сезонную резину.

Второй комплект колес избавит владельца от лишних затрат и хлопот на стыке сезонов и при нынешней стоимости шиномонтажа окупится через три года.

ЗАЧЕМ ПЕРЕПЛАЧИВАТЬ?

При полной идентичности товаров у официальных дилеров и в специализированных магазинах свой выбор мы остановили на последних, поскольку они сулят существенную экономию средств. Единственное, на чем не рискуешь разориться, – это салонные коврики: разница в ценах у дилера и в магазине мизерная.



ШИК, БЛЕСК, КРАСОТА!

Рынок всевозможных улучшений и доработок автомобиля немыслим без аэрографии. Сколько стоит такая услуга и востребована ли она, выяснял **Максим Приходько**.

ЗАЧЕМ РИСУЮТ

Для начала, это одна из самых действенных противоугонных систем. Особенно если в основе рисунка замысловатый сюжет, который покрывает большую часть машины. Помимо охранной функции аэрография призвана продемонстрировать окружающим сферу профессиональных интересов владельца авто, или его хобби, или самобытное представление о прекрасном.

Иногда при помощи аэрографии пытаются скрыть следы неудачного кузовного ремонта – скажем, нивелировать банальное непопадание в цвет.

Роспись на пластиковых чехлах запасных колес у кроссоверов и джипов в первую очередь призвана остановить воров. Ведь стоит колпак дорого, а сорвать и умыкнуть его не составляет большого труда.

ЦЕНА УДОВОЛЬСТВИЯ

Эксклюзивность дается недешево: художественно «освежить» один элемент авто стоит от 9000 до 25 000 рублей. Цена зависит от степени крутизны и популярности фирмы, предоставляющей услугу, степени подготовленности художников и местной конъюнктуры. Но не ждите, что аэрография в Воронеже будет дешевле, чем в Москве.

Раскрасить весь автомобиль выйдет намного дороже. Ценник на такой фронт работ начинается примерно со 110 000 рублей, но легко доходит до 300 тысяч и более. Некоторые компании оценивают роспись капота как полторы детали. Колпак запаски несколько дешевле. Плата за рисунок может возрасти, если в ходе его выполнения применяются специальные краски с особым эффектом. Часть компаний взимает плату за создание эскиза (или эскизов). В большинстве случаев он стоит от 5000 рублей, так что лучше идти на встречу с художниками, четко представляя, что вы хотите.

Если машина после росписи пострадает в аварии, фирма-исполнитель восстановит рисунок. Небольшой фрагмент подлатают со скидкой. Полное восстановление в иных случаях потребует 100-процентной оплаты.

СЮЖЕТНАЯ КОМПОЗИЦИЯ

Увы, большим разнообразием сюжетов заказчики не блещут. В основном это самые распространенные представители флоры и фауны. Вторыми по популярности идут герои мультфильмов и киногерои. Затем идут фэнтезийные амазонки и инопланетно-киношная нечисть. Ракетно-авиационно-техническая тема замыкает список попсовых сюжетов.

Большинство артстудий не идет на простое копирование сюжетов по принципу «хочу такой же». Они скорее предложат чуть иной рисунок в той же стилистике. Самое ужасное – желание клиента совместить несовместимое. В одной артфирме до сих пор вспоминают клиента, пожелавшего изобразить на капоте своей машины отечественную поп-диву почти в «безбелье», одной рукой укрощающую страшного монстра, а в другой держащую джедайский меч. А что, красиво.



Весьма популярный сюжет аэрографии – отображение хобби хозяина авто. Дайвинг рулит!



Вначале сюжет прорисовывают на картоне примерно один к одному: так легче понять, пойдет этот рисунок на запаску или нет.

В цену рисунка входит стоимость красок, оплата труда художника и слесаря-арматурщика. Борта этого джипа украсит вид зимней тайги.



Характерный пример: аэрография как противоугонная система. Такой «Ленд Крузер» гораздо заметнее, чем его собратья белого цвета.

ХУДСОВЕТ

Спрос на аэрографию переживает пик в весенне-летний период. Его стимулирует также выход очередного блокбастера. Средняя продолжительность работы над рисунком не менее недели. Профессионалы не рекомендуют покрывать аэрографию пленкой – меняется восприятие картины в целом, теряется глубина цвета.

Помните, что аэрография на капоте и бортах авто очень боится портальных автомоек и гравийных дорог. Но самый крупный подводный камень аэрографии – возможные трудности при продаже машины. Не каждому понравится весьма реалистично нарисованный Хищник, или Чужой, или череп, объятый пламенем. Впрочем, о том, что выбор сюжета для «авто-тату» – дело ответственное, я уже сказал. ЗР

Благодарим компанию Diffusionart за помощь при подготовке материала.

ИЗ ЖИЗНИ БЫВШИХ

Рынок подержанных машин был, есть и будет – убежден **Максим Приходько**, собравший определенную статистику.



Вот уже более пяти лет я веду на страницах журнала тему вторичного авторынка, благодаря чему его взлеты и падения последних лет помню не хуже, чем успехи и промахи своих собственных малолетних пацанов.

СВЕТЛОЕ ПРОШЛОЕ

Естественно, вторичка служит неким эхом успеха или провала рынка новых автомобилей. На чем последний держался в 2013 году? Льготные кредиты, весомые скидки на целый ряд моделей – и грядущий утилизационный сбор, который автоматически ведет к увеличению цен. Финальный аккорд года – разброд и шатание в банковской сфере – тоже подогрел желание потратить сбережения на автомобиль побыстрее. На всякий случай.

Вторичный авторынок замер в ожидании, завистливо понимая, что купить старую машину по цене новой дураков нет. Цены неизбежно просели, но это не особо сказалось на спросе. Что касается конкретики, то, как обычно, не задерживались машины более-менее современных моделей в диапазоне 300–400 тысяч рублей.

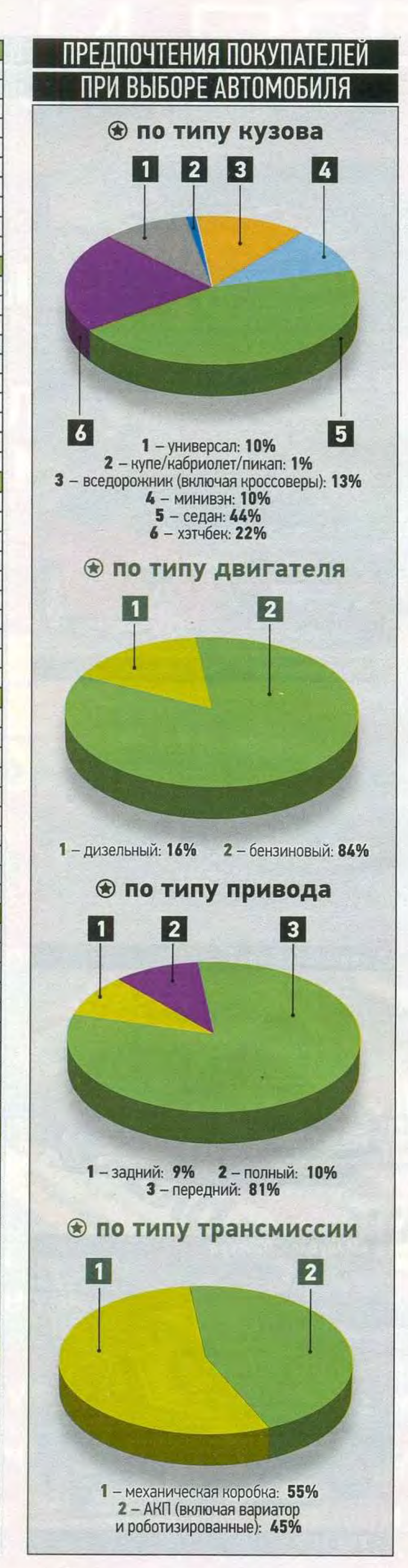
Автомобили классов C и D даже в хорошем состоянии продавались вяло. Одновременно с этим почему-то застопорился сбыт бюджетных иномарок российской сборки в аскетичных комплектациях. Еще год назад «Рено-Логан» был одной из самых желанных покупок в Московском регионе, а нынче в лидерах модели посерьезнее. Кстати, что касается весьма доступных «Дэу-Нексия», «Хёндэ-Акцент» и других авто калибра «ЗАЗ-Шанс», то они пользуются неплохим спросом за пределами Московской области. (Какие модели популярны в регионах – узнаете из таблицы.)

Лидером среди иномарок на вторичном рынке заслуженно стал «Форд-Фокус». Такая популярность завоевана в основном второй версией модели и в меньшей степени ее третьим воплощением. Широк выбор хорошо

10 САМЫХ ПРОДАВАЕМЫХ МАРОК
в регионах России в 2013 году (по данным портала «Авито.ру»)

II квартал	III квартал
Москва и Московская область	
ВАЗ	ВАЗ
«Форд»	«Форд»
«Хёндэ»	«Фольксваген» ↑
«Фольксваген»	ГАЗ ↑
«Ниссан»	«Хёндэ» ↓
ГАЗ	«Ниссан» ↓
«Шевроле»	«Тойота» ↑
«Тойота»	«Шевроле» ↓
«Мицубиси»	«Опель» ↑
«Опель»	«Мицубиси» ↓
Санкт-Петербург и Ленобласть	
ВАЗ	ВАЗ
«Форд»	«Форд»
«Фольксваген»	«Фольксваген»
«Опель»	«Опель»
«Шевроле»	«Шевроле»
«Рено»	«Рено»
«Ниссан»	«Тойота» ↑
«Тойота»	«Ниссан» ↓
«Хёндэ»	«Хёндэ»
«Мерседес-Бенц»	«Мерседес-Бенц»
Татарстан	
ВАЗ	ВАЗ
«Дэу»	«Дэу»
«Шевроле»	«Шевроле»
«Хёндэ»	ГАЗ ↑
ГАЗ	«Хёндэ» ↓
«Тойота»	«Тойота»
«Форд»	«Форд»
«Киа»	«Киа»
«Опель»	«Опель»
«Рено»	«Рено»
Алтайский край	
ВАЗ	«Тойота» ↑
«Тойота»	ВАЗ ↓
«Ниссан»	«Ниссан»
ГАЗ	«Хонда» ↑
«Мицубиси»	ГАЗ ↓
«Хонда»	УАЗ
«Мазда»	«Хёндэ» ↑
«Форд»	«Мицубиси» ↓
«Хёндэ»	«Мазда» ↓
«Шевроле»	«Рено»
Волгоградская область	
ВАЗ	ВАЗ
«Хёндэ»	«Дэу» ↑
«Дэу»	«Хёндэ» ↓
ГАЗ	ГАЗ
«Форд»	«Форд»
«Шевроле»	«Шевроле»
«Тойота»	«Тойота»
«Киа»	«Мицубиси» ↑
«Мицубиси»	«Фольксваген» ↑
«Фольксваген»	«Киа» ↓
Воронежская область	
ВАЗ	ВАЗ
«Форд»	«Рено» ↑
«Дэу»	«Форд» ↓
«Шевроле»	«Шевроле»
«Ауди»	ГАЗ ↑
«Хёндэ»	«Дэу» ↓
ГАЗ	«Хёндэ» ↓
«Фольксваген»	«Тойота» ↑
«Рено»	«Фольксваген» ↓
«Тойота»	«Опель»

Свердловская область, вкл. Екатеринбург	
ВАЗ	ВАЗ
«Тойота»	«Тойота»
«Дэу»	«Ниссан» ↑
ГАЗ	ГАЗ
«Хёндэ»	«Хёндэ»
«Ниссан»	«Дэу» ↓
«Шевроле»	«Шевроле»
«Форд»	«Форд»
«Мицубиси»	«Мицубиси»
«Мазда»	БМВ
Удмуртия	
ВАЗ	ВАЗ
«Дэу»	«Дэу»
«Шевроле»	«Шевроле»
«Хёндэ»	«Хёндэ»
«Рено»	«Рено»
«Форд»	«Тойота» ↑
«Тойота»	«Форд» ↓
«Опель»	«Опель»
ГАЗ	«Фольксваген» ↑
«Фольксваген»	«Ниссан»
Иркутская область	
«Тойота»	«Тойота»
ВАЗ	ВАЗ
«Ниссан»	«Ниссан»
«Хонда»	«Хонда»
ГАЗ	ГАЗ
«Мазда»	«Субару» ↑
«Субару»	УАЗ ↑
УАЗ	БМВ
«Шевроле»	«Мазда» ↓
«Мицубиси»	«Форд»
Краснодарский край	
ВАЗ	ВАЗ
«Тойота»	«Тойота»
«Хёндэ»	«Хёндэ»
«Ниссан»	«Ниссан»
«Опель»	«Шевроле» ↑
«Шевроле»	«Опель» ↓
«Форд»	«Форд»
ГАЗ	ГАЗ
«Фольксваген»	«Фольксваген»
«Хонда»	«Хонда»
Нижегородская область	
ВАЗ	ВАЗ
ГАЗ	ГАЗ
«Шевроле»	«Шевроле»
«Хёндэ»	«Хёндэ»
«Форд»	«Форд»
«Мицубиси»	«Рено» ↑
«Рено»	«Киа» ↑
«Ниссан»	«Мицубиси» ↓
«Фольксваген»	«Тойота»
«Киа»	«Фольксваген» ↓
Новосибирская область	
«Тойота»	«Тойота»
ВАЗ	ВАЗ
«Ниссан»	«Ниссан»
ГАЗ	«Хонда» ↑
«Хонда»	ГАЗ ↓
«Мицубиси»	«Мазда» ↑
«Мазда»	«Мицубиси» ↓
«Шевроле»	«Субару» ↑
«Форд»	«Киа»
«Субару»	«Форд»
Челябинская область	
ВАЗ	ВАЗ
«Тойота»	«Тойота»
«Дэу»	«Дэу»
ГАЗ	ГАЗ
«Ниссан»	«Ниссан»
«Шевроле»	«Форд» ↑
«Хёндэ»	«Мицубиси» ↑
«Форд»	«Хёндэ»
«Мицубиси»	«Шевроле» ↓
«Фольксваген»	«Киа»



упакованных версий (особенно с автоматом) по реальным ценам.

Весьма неплохие позиции у старожила российской вторички – «Фольксвагена-Пассат». Разница в том, что жители мегаполисов голосуют за свежие машины, а в регионах по-прежнему находят покупателей «пассаты» начала 2000 годов.

Массовая продукция, по сути, последнего российского автозавода показала, что АВТОВАЗ упорно цепляется за жизнь зубами. И это ему пока удается. Произошла лишь смена лидера: вместо дешевой «классики», которая рулила на вторичке до 2012 года, сейчас на первых местах переднеприводные могикане ВАЗ-2115 и -2114. В некоторых регионах они делят первое место с более оснащенной «Приорой». Вполне закономерно, если учесть суммарный выпуск тольяттинских машин.

ПЕРСПЕКТИВЫ НА ВЫРОСТ

В наступившем году всплеска интереса к бэушным машинам ждать не приходится. В первую очередь из-за ослабления рубля и снижения его реальной покупательной способности. Большинство россиян продолжает жить по принципу «лучше иметь рабочий телефон, чем мобильный». Многие если и надумают сменить автомобиль, скорее будут искать подержанный – как реальную альтернативу новому, купленному в кредит. Даже при буквально ураганных в прошлые годы темпах автомобилизации в РФ на тысячу жителей всё еще приходится около 300 личных машин. Аналогичный средний показатель по Европе – более 500 авто на тысячу людей. А потому все, кто не нашел себя даже во второй сотне списка «Форбс», просто обречены стать клиентами вторичного рынка. Значит, работа и у меня будет. ЗР

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Средняя стоимость подержанного автомобиля иностранной марки **в 2013 году – 502 645 рублей** (снизилась **на 3,1%** по сравнению с 2012 годом).

Средняя стоимость подержанного автомобиля отечественной марки **в 2013 году – 158 197 рублей** (повысилась **на 8,7%** по сравнению с 2012 годом).

Доля отечественных авто в общих продажах на вторичке сохранилась на прежнем уровне – **14%**.

ТОП-10 САМЫХ ПРОДАВАЕМЫХ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ АВТОМОБИЛЕЙ В 2013 ГОДУ В МОСКВЕ, ПО ДАННЫМ «ФОРМУЛА 91»



1 «Форд-Фокус»

3 «Рено-Меган»

5 «Ниссан-Алмера»

7 «Мицубиси-Лансер»

9 ВАЗ-2112



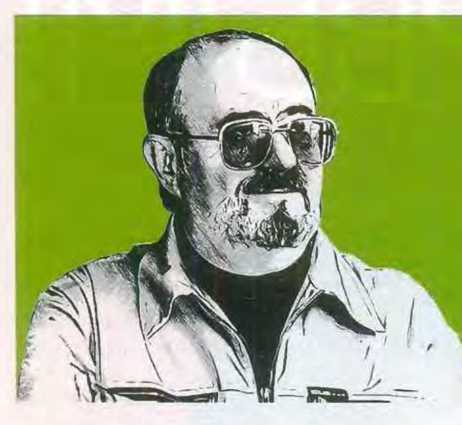
2 «Фольксваген-Пассат»

4 ВАЗ-2115

6 ВАЗ-2114

8 «Опель-Астра»

10 «Фольксваген-Гольф»



ЛЮФТ ИЛИ ЗАЗОР?

Между взаимно подвижными деталями необходимо оставлять гарантированный зазор. Но выполнить это условие не так просто, как порой кажется, напоминает **Анатолий Вайсман**.

Обязательное требование ко всем трущимся парам: ни при каких обстоятельствах зазор не должен исчезнуть. Недоглядишь за температурой, вскипятишь систему – и привет! Прозеваешь поломку масляного насоса, «взрыв» фильтра или утечку масла через какую-нибудь иную прореху – итог тот же. Это вам не капризы систем питания или зажигания, когда заглохший двигатель имеет шанс сохраниться. Но как обеспечить нужные при работе зазоры деталей? Задача непростая.

Температуры работающих деталей неодинаковые. Мало того, даже разные участки одной детали (скажем, поршня) нагреваются неравномерно. Горячий поршень в работающем двигателе отличается от «чертежного» и размерами, и формой. А холодный, при комнатной температуре, не настолько круглый, как нам кажется: конструкторы учли, насколько и как он будет менять размеры при работе, и несколько упредили сей процесс. С блоком цилиндров, головкой блока – та же история.

Следующая тема – взаимодействие разных материалов. У каждого свой коэффициент температурного расширения. Эти тонкости тоже учитывают при расчете зазоров, необходимых при сборке.

Как вы поняли, любые нагрузочные режимы работы двигателя тесно связаны с определенным полем температур его деталей. Обычно ориентируются по температуре охлаждающей жидкости: если она в норме, детали обязаны работать штатно. А вот в прочих, переходных режимах зазоры могут и отличаться от оптимальных. Долго гонять двигатель в таких режимах не рекомендуется: деталям грозит повышенный износ. Скажем, медленный прогрев под окнами дома вредит не только жильцам, но и кошельку владельца.

В первые секунды холодного пуска зазоры избыточные – и кратковременные стуки естественны. Но у холодного масла повышенная вязкость, оно несколько сглаживает шум. Конечно, последний зависит еще и от степени износа деталей, исправности и регулировки зажигания, питания и газораспределения.

Заметим: с рабочими режимами двигателя на некоторых авто связаны другие системы. Так, владельцы машин с ГУРом порой сетуют на стуки в рулевом механизме, когда двигатель выключен. Но они естественны: насос гидроусилителя не работает, масло в усилитель не поступает. Зачем сейчас крутить руль? Похожая картина – с гидрокомпенсаторами клапанов ГРМ. Если они изношены и масла не держат, ГРМ будет стучать. Но очень часто стуки слышны лишь в начале прогрева двигателя. Стоит ли паниковать?

С режимами иногда связаны анекдотические ситуации. Мой знакомый долго ловил «дятла», который оживал снизу машины лишь после хорошего прогрева. А все оказалось банально: длиннющая система выпуска, раскалившись, подрастала на несколько миллиметров – и глушитель доставал до бампера.

> **При работе исправной машины аномальных шумов не должно быть.**

Шарниры в других системах автомобиля, включая ШРУСы приводов колес, чаще всего смазывают консистентными материалами. Технология завещана дедами и описана в руководствах по обслуживанию автомобилей. Но есть и такие шарниры, стуки в которых должны сразу настораживать, – скажем, шаровые опоры подвески и ее резинометаллические шарниры (сайлент-блоки). А также всевозможные шаровые пальцы тяг рулевой трапеции.

Шаровые опоры подвески так нагружены тяжестью машины, что «заговорить» о проблемах на мало-мальски приличной дороге не имеют права. Застучали? Марш в ремонт! Ни в коем случае не должны ни стучать, ни скрипеть и сайлент-блоки. Их «зазоры» заполнены эластичной резиной, решающей все проблемы. Шум в них неприемлем. Если появился – это признак скорой беды. Что касается шаровых пальцев тяг трапеции, они поджаты пружинами с большой силой, исключающей стуки. Послышались – опять-таки в ремонт!

В общем, шутка «хороший стук наружу вылезет» ободряет лишь до поломки, а не после. И это верно не только для перечисленных нами мест. Вспомним, например, шлицевые соединения на стыках валов трансмиссии. Взаимной подвижности частей вроде бы нет, смазывать их как будто не требуется, нагрузки инженерами рассчитаны – почему же у многих изнашиваются, стучат?

Вот первый пример. В полноприводном корейском кроссовере уже к 30 тысячам стала постукивать трансмиссия, прежде всего при старте. Владелец обратился к дилеру, а в ответ услышал обычную отговорку: «Люфты и шумы – в пределах нормы».

Но что считать нормой и как доказать дилеру, что он не прав? Пока шли споры, стук всё усиливался. В конце концов хозяин показал машину нам: в соединении одного из приводных валов трансмиссии с муфтой люфт огромный, шлицы наполовину съедены. Виноваты оказались не только нагрузки, но и коррозия. Более того, возможно, что она была в этой истории первопричиной. При сборке машины на заводе шлицы просто не смазали! А сталь, не защищенная смазкой, да еще в процессе трения шлицев, быстро ржавела и всё интенсивнее изнашивалась.

Неужели и на дешевой смазке кто-то экономит?

Разбирать всю коробку не стали. По люфтам других валов было понятно, что они не лучше – скоро агрегат превратится в металлолом. Но так как машина еще на гарантии, мы выдали хозяину нужные бумаги, приложили фотоснимки.

ФАКТОРЫ РИСКА

Даже если больших взаимных перемещений деталей не предусмотрено, смазка шлицам не вредит. Зазоры между ними не нулевые, поэтому неизбежны как минимум микроперемещения – от различных вибраций, ударов, толчков в трансмиссии. А поскольку они сопровождаются передачей значительных усилий, рабочие поверхности изнашиваются – особенно те, что вовремя не смазаны. Вдобавок оголенный металл быстрее подвергается коррозии. Такова плата за пренебрежение смазкой еще при заводской сборке узла: ведь ее пополнение в дальнейшем часто оказывается запоздалой мерой.





Шлицевой вал и муфта многострадального «корейца». Рыжий налет – от окислов железа.

Чем кончится разбирательство в суде, предсказать, однако, не рискну.

Второй пример. Человек жил, следуя лозунгу: «Пока «японка» ездит, не мешай ей – она не ломается». Стучит? Ну и пусть. Однако стук всё усиливался. И едва хозяин с ним свыкся, машина вдруг раскорячилась прямо посреди дороги: сломался привод правого колеса. Когда машина попала к нам, привод разобрали: оказалось, шлицевой конец вала ШРУСа провернулся в муфте промежуточного вала. Тут шлицам и конец пришел. А причина та же, что у «корейца»: здесь мы тоже не нашли даже следа смазки!

Хотя упоминать советский опыт – только гусей дразнить, все же не смолчу. В тогдашних сервисных книжках перечислялись самые разнообразные работы, в том числе смазка подобных соединений. Поэтому мы при ремонте действуем по старинке: смазываем шлицы, не боясь иронических взглядов передовиков современного производства. ЗР



Такими стали шлицы привода колеса «японки». Даже продукция с высочайшей репутацией без смазки гибнет…



«ПОЛО» В ШАШЕЧКУ

Сложно представить более жесткие условия для автомобиля, чем работа в такси. Как переносит это испытание «Фольксваген-Поло Седан», для нашей новой рубрики расспрашивал **Стас Панин**.

Источник информации – один из таксопарков, располагающих своими машинами и сервисом (благо, такие еще не перевелись). Причем других машин, кроме «Поло», в этом парке нет. Все авто в количестве 150 штук – 2012 года выпуска, пробег самого натруженного – 170 000 км.

Редакционный «Поло» за 55 000 км успел доставить много хлопот и изрядно попортить нервы (2011, № 5, 10; 2012, № 5; 2013, № 11). Таксопарковая статистика поломок обещала быть ужасающей.

ХОТИТЕ ВЕРЬТЕ, ХОТИТЕ НЕТ

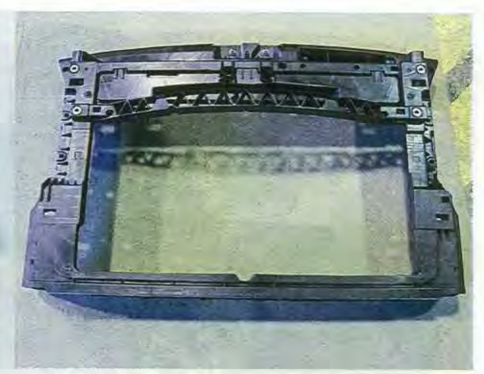
Но факт таков: в таксопарке пока ни один двигатель не ремонтировали. Все рассказы о стуках на холодном с заменой гидрокомпенсаторов и поршневой вызывали у механиков и водителей удивление. Хотя позже удалось выяснить, что на двух-трех машинах такие стуки все же слышали – но только в морозы, да и то не всегда.

Здесь двигатель называют очень надежным и в подтверждение приводят такой пример. При кузовном ремонте в дружественном сервисе меняли радиатор, но залить антифриз забыли. Водитель почувствовал неладное, только когда запахло жареным. Двигатель вскрыли, но в итоге поменяли только (!) пластиковое навесное оборудование (впускной коллектор, термостат и т. д.), которое немного оплавилось. Произошло это на пробеге 70 000 км, позже машина приезжала на плановую замену масла.





При замене помпы используют неоригинальные запчасти. Практика показала, что служат они дольше.



Пластиковый «телевизор» слабоват даже на ощупь. Особенно ненадежна его нижняя часть, на которую опирается радиатор.

МНЕНИЕ МЕХАНИКОВ

Механики считают машину очень удачной. Один из них сказал, что тот же «Фокус» обслуживать сложнее. Привычные расходники можно поменять очень быстро. Развалившийся пластиковый передок похож на конструктор, на его сборку и разборку много времени не уходит. Болячку-помпу меняют вообще за 20 минут. Даже ушатанные нерадивыми водителями машины чувствуют себя лучше многих одноклассников.

Сейчас пробег достиг 98 000 км – двигатель чувствует себя нормально. Проверить этот факт сложно, остается поверить на слово.

Межсервисный пробег в таксопарке соответствует заводскому – 15 000 км. В двигатель льют масло «Шелл 5W-40». Случаев его подъедания или течей пока не отмечено. Единственной болячкой мотора, а точнее его навесного оборудования, стала помпа: при пробеге 60 000–80 000 км она начинает шуметь. Если на это не обращать внимания, то вскоре появятся стук и течь. При ремонте здесь заодно меняют и ремень с паразитным (обводным) роликом – до следующей помпы эта парочка обычно не доживает.

В системе управления двигателем проблем пока не было, ошибки не выскакивали. Но он оказался чувствительным к октановому числу. При использовании 92-го бензина падает динамика, мотор работает жестче и хуже заводится в морозы. Мастерá активно борются с нерадивыми водителями, чтобы те не игнорировали предписание завода – заливать бензин не ниже 95-го.

БЕЛОЕ И ЧЕРНОЕ

В этом таксопарке, как и в большинстве других, все машины только с механической коробкой. Системных дефектов у нее не отмечено. И сцепление живо на всех машинах. Подвеска и рулевое тоже держатся молодцом. Только у машин особо нерадивых водителей (где таких нет!) меняли шаровые опоры и стойки стабилизатора примерно через 40 000 км. На столько же в среднем хватает передних колодок. Задние менять пока не приходилось: барабаны – вещь!

А вот кузов подкачал. Точнее, его очень хрупкая передняя пластиковая часть. Достаточно слабого удара, чтобы за компанию с бампером треснули «телевизор» и радиатор. В мороз также нередко страдают крепления фар. Чаще всего это случается, если водитель неосторожно уперся в высокий бордюр или сугроб при парковке.

Особых нареканий по поводу качества салона нет, на скрипы, стуки и «сверчки» никто не жалуется. Однако была пара случаев, когда центральное зеркало отваливалось вместе с пятачком на ветровом стекле. Других потерянных запчастей никто припомнить не смог. С проблемой плохого дренажа в задних дверях из-за непродуманных резинок водители не сталкивались. А зимой им докучает другая проблема. Личинка замка водительской двери оказалась слабовата. Она довольно быстро изнашивается из-за постоянного использования – ведь у большинства машин нет брелоков с управлением центральным замком. В морозы ее износ резко повышается, и рано или поздно она сворачивается внутри, после чего авто ни открыть, ни закрыть.

У электрики нашелся только один минус: стеклоподъемник водительской двери периодически начинает жить своей жизнью. При опускании он срабатывает только после 10-секундного удержания кнопки.

РАБОЧАЯ ЛОШАДКА

В этом таксопарке «Поло» считают лучшим в своем классе для работы в такси по соотношению цены, качества и расходов на содержание. И в скором времени хотят расширить парк, не списывая имеющиеся машины. Пока с ними прощались только после серьезных ДТП. Интересно, что к дилеру не ездят даже на гарантийный ремонт – например, для замены помпы. Утверждают, что это невыгодно.

Для работы в такси машины только обклеивают, ставят магнитолу и фонарь на крышу. Обслуживание сводится в основном к замене расходников. Некоторые водители уже успели выкупить машины в собственность – неплохая рекомендация! ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала ООО «Ласточка».

МНЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Здешние таксисты за свою жизнь успели поездить на разных экземплярах «авто из такси». За исключением поголовных нареканий в адрес водительского стеклоподъемника, особых жалоб не было. Один хочет поставить в фары лампы поярче. Другой отметил, что из-за конструкции воздуховодов ветровое стекло очень медленно отпотевает. Несколько человек пожаловались, что заглушенный мотор уж очень быстро остывает. А из поломок большинство отметило только злосчастную помпу.

В целом водители довольны машиной. По их мнению, «Поло» хорошо адаптирован к условиям России. Машины с механикой довольно шустры и экономичны: расходуют 8 литров на сотню. Салон достаточно просторный и удобный.



БЮРО ПРОПУСКОВ

Штатный иммобилайзер массово появился в базовом оснащении автомобилей еще в середине 90-х годов прошлого века. По ступеням его эволюции поднимался **Стас Панин**.

Когда-то иммобилайзеры были механическими и представляли собой самодельные переключатели, которые размыкали одну из цепей, к примеру зажигание. Привычный вид они обрели благодаря страховым компаниям, которые в начале 1990-х годов обязали автопроизводителей разработать эффективную противоугонную систему.

В наше время заводской иммобилайзер – это электронная система, встроенная в несколько модулей управления автомобилем. В случае попытки угона она блокирует ряд систем двигателя (зажигание, подачу топлива, стартер и т. д.).

Любой иммобилайзер позволяет успешно пустить двигатель только зарегистрированными ключами с микрочипами. По сути, это турникет в метро. По умолчанию защита действует, пока вы не вставите прописанный ключ и не включите зажигание. Как только вы выключили зажигание, она снова активируется.

ПЕРВЫЙ БЛИН

Вначале появились системы, в которых функцию иммобилайзера выполнял отдельный модуль. В целом они устроены почти одинаково и работают сходным образом. Обычный набор состоит из транспондерного ключа, рамочной антенны, отдельного модуля иммобилайзера и модуля управления двигателем. У некоторых есть сигнальная лампа на щитке и датчик наличия ключа в замке зажигания.

В пластиковый корпус ключа встроен транспондер – приемопередающий микрочип. Он содержит уникальный идентификационный номер (ID) и специальный код, который постоянно меняется. Транспондеру не нужны батарейки: питание подается через рамочную антенну, установленную вокруг цилиндра замка зажигания и подключенную к модулю иммобилайзера. Состоит антенна из медной катушки, которая свернута внутри кольцевой оболочки, и электроники, создающей переменное напряжение для индуктивной связи, благодаря которой питается транспондер ключа и происходит передача данных между ним и блоком иммобилайзера.

Главный управляющий системы – модуль иммобилайзера, упрятанный в труднодоступном месте. В нем записаны ID-номера действующих ключей и кодовое слово. Эти же данные есть у блока управления двигателем. Модуль иммобилайзера управляет стартером и дает добро «мозгам» двигателя на разблокировку впрыска топлива и зажигания.

Датчик наличия ключа в замке зажигания используют не всегда. В некоторые системы он введен для их обслуживания и чтобы процесс проверки ключа стартовал, как



Схема рамочной антенны: 1 – катушка; 2 – электроника приемопередатчика.

В ОБХОД

Манипуляции с рамочной антенной позволяют обманывать систему. К примеру, нужно прописать новый ключ, а он не нарезан под замок зажигания. А чтобы провести процедуру, зажигание нужно включить. Для этого антенну снимают с замка, что удается довольно быстро. Ненарезанный ключ вставляют в нее, а в замок – нарезанный и включают зажигание.

Обходчики иммобилайзера для автопуска работают по схожему сценарию. Они выполнены в виде коробочки со своей рамочной антенной (катушкой) и уложенным в нее действующим ключом зажигания. Получаем постоянно отключенный иммобилайзер. С одной стороны, это удобно, а с другой – очень опасно. Обезвредив дополнительную сигнализацию, злоумышленник в два счета уведет машину.

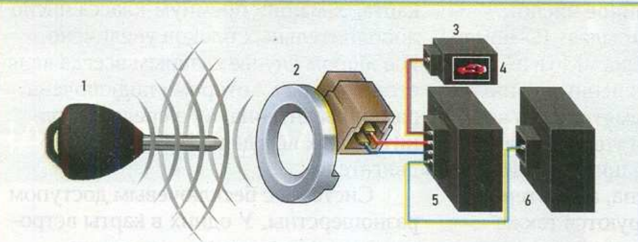


Схема иммобилайзера: 1 – транспондерный ключ; 2 – рамочная антенна; 3 – приборный щиток; 4 – сигнальная лампа; 5 – модуль иммобилайзера; 6 – модуль управления двигателем.

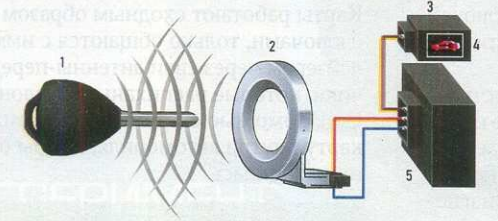


Схема пассивной противоугонной системы: 1 – транспондерный ключ; 2 – рамочная антенна; 3 – приборный щиток; 4 – сигнальная лампа; 5 – модуль управления двигателем.

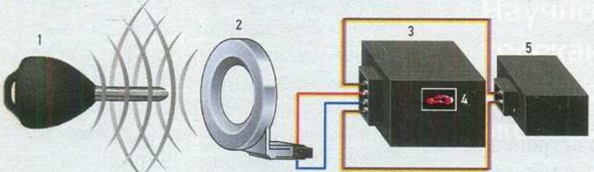


Схема пассивной противоугонной системы с двумя модулями: 1 – транспондерный ключ; 2 – рамочная антенна; 3 – приборный щиток; 4 – сигнальная лампа; 5 – модуль управления двигателем.

КТО НЕ РИСКУЕТ...

Для работ с иммобилайзером лучше обратиться к дилеру. Во-первых, его спецы знают особенности системы на вашем автомобиле, пользуются технической поддержкой производителя и имеют больше возможностей для диагностики – в том числе за счет подстановки заведомо исправных элементов с других машин. Во-вторых, риск угона машины после таких работ меньше. Даже у официалов бывали случаи, когда нечистые на руку сотрудники тайком прописывали в машине дополнительные ключи, после чего угон не составлял особого труда. Такой риск многократно возрастает при посещении непроверенных сервисов.

только последний вставлен в замок. Обычно же проверка начинается только по включении зажигания. Стоит его включить, как блок иммобилайзера через рамочную антенну отправляет в ключ сигнал запроса и случайное число. В ответ транспондер высылает свой ID-номер и код на случайное число. Модуль иммобилайзера проверяет совпадение полученных данных с параметрами в его памяти. Далее он сравнивает ID-номер ключа с хранящимся в памяти «мозгов» двигателя и запрашивает от него кодовое слово. Если все проверки прошли успешно, двигатель пускается. В противном случае на любом этапе происходит блокировка пуска, а лампочка на щитке начинает мигать или постоянно светиться.

У систем разных поколений поведение различное. С первыми моделями (начиная с 1995 года) двигатель в любом случае заводится, но глохнет через пару секунд, если проверка ключа прошла неудачно или в системе есть какая-то неисправность. Устройства второго поколения (с 1997 года) блокируют пуск двигателя после трех неудачных попыток, но стартер продолжает работать. Третье поколение (с 2000 года) блокирует уже всё.

Диагностика и обслуживание подобных «сторожей» – дело нелегкое. В случае замены модулей иммобилайзера и управления двигателем, замены или добавления ключей их нужно программировать. Проблема в том, что зачастую это приходится делать вручную, а процесс очень замысловат. Диагностика же методом «подставить заведомо исправное с другой машины» чревата обездвиживанием обеих. Модули иммобилайзера и двигателя привязаны не только друг к другу, но и к самой машине. Возможности компьютера при диагностике очень ограниченны, поэтому нужен осциллограф, чтобы проверить сигналы элементов системы.

КУДА УЖ ПРОЩЕ

Промежуточным в эволюции иммобилайзера стал вариант, в котором его функция встроена в «мозги» двигателя. Один из автопроизводителей нарек ее пассивной противоугонной системой.

По сравнению с предыдущей новая противоугонка очень упростилась. Состоит она из ключа с микрочипом, рамочной антенны, модуля управления двигателем и иногда сигнальной лампы на щитке. Работает она таким же образом, просто в проверке ключа участвует только один блок. А значит, угонщикам стало проще обойти ее.

Когда ключ вставлен в замок и переведен в положение включенного зажигания, «мозги» двигателя отправляют в него через рамочную антенну сигнал запроса и случайное число. В ответ транспондер отсылает ID-номер и код на случайное число. «Мозги» двигателя сравнивают полученные данные с теми, что держит в памяти. Если всё прошло удачно, то двигатель пускается. В противном случае на щитке начинает мигать сигнальная лампа, а стартер не срабатывает. Блокируются также системы впрыска и зажигания.

Чтобы обойти «сторожа», достаточно подставить свой блок управления двигателем и завести машину одним из прописанных в нем ключей. При таких возможностях похитителю не требуется много времени.

Подобная простота распространилась также на обслуживание и диагностику. Ключи и блок управления довольно просто программируются с помощью компьютера. Для диагностики стало возможным подставить модуль с другой машины. Количество кодов неисправностей возросло, и применение чего-либо, кроме компьютера, стало редкостью.

СПОХВАТИЛИСЬ

Вскоре пассивную охрану усилили, по сути вернувшись к первым иммобилайзерам. Их функцию встраивают минимум в два модуля управления автомобилем, один из которых всегда главный.

Главный модуль устройств самого распространенного вида – это приборный щиток, а дополнительный – блок управления двигателем. Процесс проверки ключа такой же, как в варианте с отдельным блоком иммобилайзера. Чтобы обмануть систему, нужно иметь уже два своих модуля и прописанные в них ключи.

В большинстве случаев, когда машину привозят к дилеру после попытки угона, видно, что приборный щиток хотели снять, но не успели. В некоторых случаях щиток вообще отсутствовал, при этом модуль управления двигателем оставался нетронутым. То есть такая компоновка отнимает у злоумышленника изрядное количество времени.

В плане диагностики и обслуживания такие устройства сходны с простым пассивным иммобилайзером. При замене одного из блоков его нужно «подружить» с остальными. К сожалению, лампа индикации на щитке есть не у каждого автомобиля, а ведь по ее работе можно сразу понять, что машина не заводится именно из-за иммобилайзера.

У систем других видов щиток и блок управления двигателем поменяли местами. В третьих главенство отдали модулю бесключевого доступа, в паре с которым используется ключ-карта. У машин премиум-класса число дополнительных блоков увеличено. И в любом случае главным всегда является модуль, к которому подключена рамочная антенна, ну а среди дополнительных всегда найдутся «мозги» двигателя.

Системы с бесключевым доступом разношерстны. У одних в карты встроены ключи зажигания – их всегда можно достать и с них завести машину. У других такой возможности уже нет и присутствует только кнопка пуска. Карты работают сходным образом с ключами, только общаются с иммобилайзером через свои антенны-передатчики, которые распиханы по салону. С их помощью система всегда увидит карту внутри автомобиля, где бы она ни находилась. ЗР

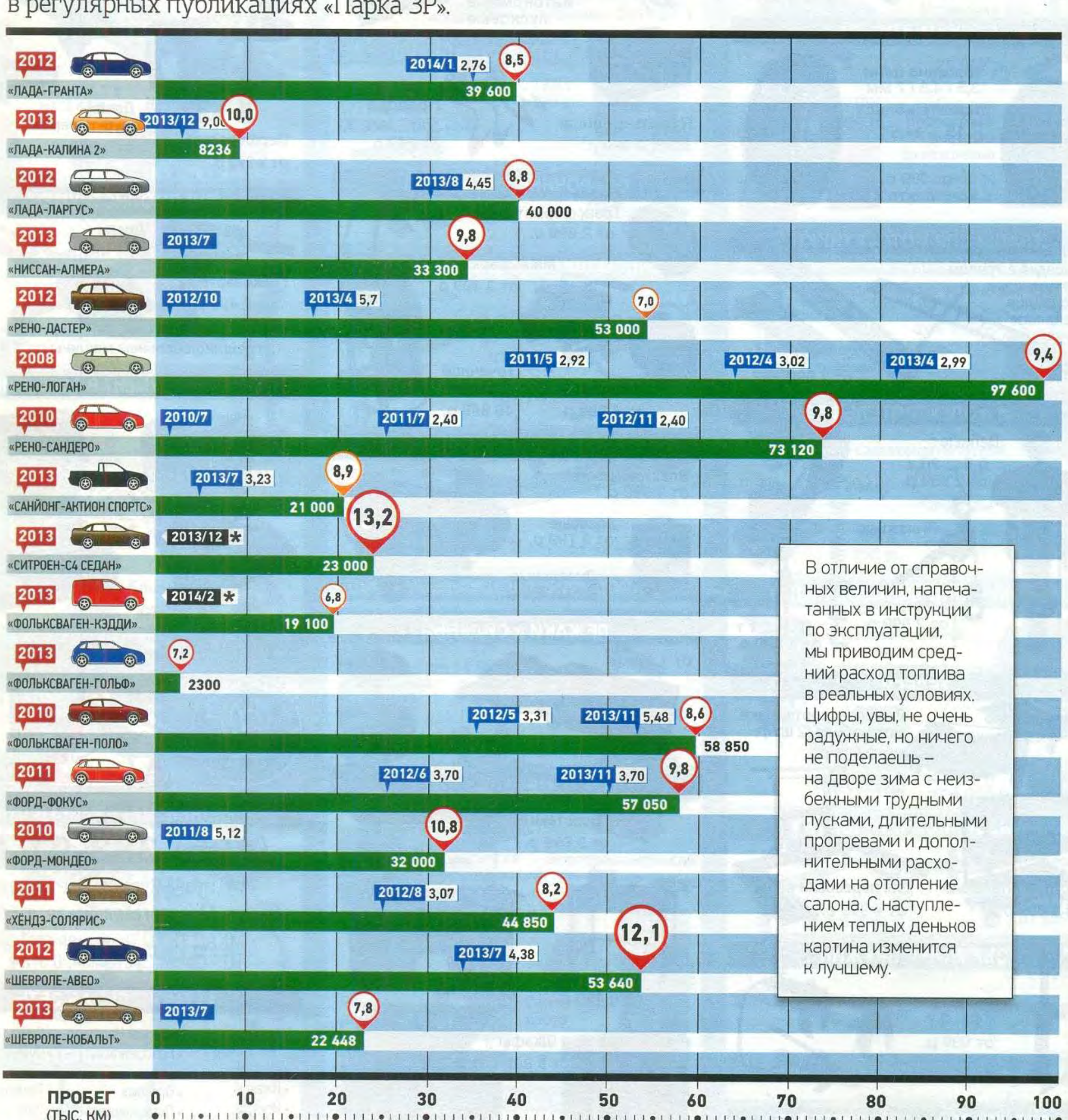
КЛЮЧНИК

Количество прописанных ключей отражено в главном блоке системы иммобилайзера. В большинстве случаев их нужно только два. С ключами надо быть осторожным, несмотря на то что транспондер встроен в пластиковую ручку. Падение ключа, намокание, длительное воздействие магнитного поля от электронных устройств могут вывести микрочип из строя.

ЖИЗНЬ

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. На сей раз сравниваем средний расход топлива каждого подопытного авто. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



В отличие от справочных величин, напечатанных в инструкции по эксплуатации, мы приводим средний расход топлива в реальных условиях. Цифры, увы, не очень радужные, но ничего не поделаешь – на дворе зима с неизбежными трудными пусками, длительными прогревами и дополнительными расходами на отопление салона. С наступлением теплых деньков картина изменится к лучшему.

2012 – год выпуска; 36 000 – текущий пробег; 2012/8 3,70 – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; 2013/12 * – год и номер журнала со статьей об автомобиле в другой рубрике (без привязки к пробегу).
– средний расход топлива автомобиля на текущий момент; – средний расход дизельного топлива на текущий момент.

СПОРТСМЕН

Игорь Моржаретто

SsangYong Actyon Sports

- Изготовитель – «Соллерс-ДВ», Россия
- Год выпуска – 2012-й
- В эксплуатации «За рулем» – с апреля 2013 года
- Пробег на момент отчета – 21 000 км

Публикации ЗР – 2013, № 7, 9

Автомобиль, на котором я езжу вот уже восьмой месяц, производитель называет городским пикапом. Реклама обещает, что в нем «идеально сочетаются комфортабельность легкового автомобиля, проходимость внедорожника и вместимость грузовика». Да, «Актион» в большей степени ориентирован на горожанина, но это совсем не значит, что он пасует перед грязью и колеей. Я гонял пикап по полной программе: колесил по Москве и области, вдобавок коллеги съездили в Волгоград, а я – в серьезный испытательный пробег на полуостров Рыбачий (ЗР, 2013, № 9). Летом и в начале осени ко мне выстроилась целая очередь. Все просили «Спортс» для собственных коротких испытаний (то есть, понятное дело, для завоза-вывоза самых разных дачных грузов).

Только вот грузовые способности «Актиона» мы, можно сказать, собственными руками придушили. Решили облагородить утилитарный автомобиль – и нахлобучили кунг. Иначе в кузове ничего нельзя оставить – сопрут мигом. Да и грязь на вещи летит. Официальные дилеры предлагают два варианта: «кунг высокий оригинальный» (он делает пикап похожим на автобус) за 81 000 рублей с установкой и «кунг низкий оригинальный» за 88 тысяч. Столичный дилер «АвтоГермес», где мы обслуживаем «СанЙонг», установил нам более дорогой кунг – низкий. Это, по сути, аккуратная крышка на двух гидроопорах плюс стильные боковины и козырек сверху. Операция заняла полдня.

Что могу сказать по этому поводу… Теперь дождь не заливает кузов и вещи в нем оставляем без опасения. А боковины завершают образ, превращая пикап (визуально, конечно) в спортивный автомобиль. Но грузовые способности резко ухудшились. Даже в любом вседорожнике подобного размера можно увезти куда больше вещей. И что с того, что площадь грузового отсека составляет 2 м²? Зато высота его теперь всего 55 см. А достать оттуда сумку – часто целая проблема. Если она в движении отъедет к переднему борту (а это произойдет обязательно), понадобится какая-нибудь палка – рукой не дотянешься. Можно еще открыть крышку и свеситься через борт, но тогда точно испачкаешься – проверено неоднократно.

Зато очень довольны парктроником, который тоже установил дилер по нашей просьбе (стоит 8500 рублей). При общей длине машины 5 метров да с учетом не очень хорошего обзора назад – вещь необходимая! Жаль, что ни в какой заводской комплектации он не значится.

Когда одометр начал мотать 21-ю тысячу, внезапно загорелась красная лампочка, предупреждающая о неисправности подушки безопасности (их две). На сервисе дефект лечили примерно час. Собственно, и неисправностью это не назвать: виной всему был плохой контакт преднатяжителя у одного из ремней безопасности. Проверили все. Лампочка погасла.

За семь месяцев «Актион» прошел целых три ТО: промежуточное при пробеге 5000 км и плановые – после 10 000 и 20 000 км. Производители и дилеры прописывают для дизельных авто более частое обслуживание, чем для бензиновых, и обходится оно недешево. За три ТО пришлось заплатить 40 000 рублей (7000 + 12 200 + 20 800). Для сравнения: владелец кроссовера «Актион» с 2-литровым бензиновым мотором отдаст за единственное при таком пробеге ТО (на 15-й тысяче) всего 10 700 рублей. Вся экономия на дизтопливе тут и сгорает.

Хотя, конечно, экономичность двухтонной машины очень достойная. В смешанном режиме «Актион Спортс» потребляет всего 8,9 л солярки на 100 км (аппетит за полгода сократился на 1,1 л), при этом бежит легко и непринужденно даже с полной нагрузкой. Ну и что с того, что на неровной дороге его здорово трясет, особенно если кузов пустой, или что огромный, «автобусный» руль далеко не самый информативный? Так на то он и грузовик… Зато как разгоняется! Спортсмен, одно слово. ЗР

Расходы на эксплуатацию и обслуживание SsangYong Actyon Sports (0–21 000 км)*, руб.

Дизельное топливо (средний расход 8,9 л/100 км)	61 680
ТО (промежуточное)	7000
ТО-1 (10 000 км)	12 167
ТО-2 (20 000 км)	20 837
Общие расходы (0–21 000 км)	101 684
Стоимость 1 км пробега	4,84

*Без расходов на установку кунга, парктроника, покупку полисов ОСАГО и каско.



«Лада-Ларгус»

- Изготовитель – ОАО «АВТОВАЗ»
- Год выпуска – 2012-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2012 года
- Пробег на момент отчета – 40 000 км

Публикации ЗР – 2012, № 10; 2013, № 3, 8

ГРАНАТА НЕ ТОЙ СИСТЕМЫ

Максим Сачков

Предыдущий отчет о редакционном автомобиле заканчивался так: «Впереди главное испытание – на надежность. Посмотрим на наш французский "Ларгус"»... Я пробежал эти строчки в сервисном центре, куда «Ларгус» привез эвакуатор.

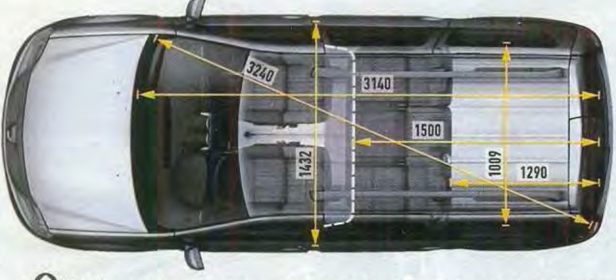
Бздынь! На повороте что-то звякнуло около левого колеса – наверное, наехал на железяку, бывает. Но когда через несколько километров загудел ступичный подшипник, а на педали тормоза появилась неприятная вибрация, пришлось заглянуть под автомобиль. Увиденное меня поразило – ступичной гайки не было. Вал, на который она навинчивалась, стягивая подшипник, лопнул, и его кусок вылетел из ступицы, но оставшаяся часть продолжала вращать колесо.

Неисправность устранили по гарантии – все расходы взял на себя официальный дилер, а привод колеса в сборе (отдельно «гранату» поменять нельзя) прислали с завода. Думаю, сейчас узлы уже появились на складах запчастей. И искренне надеюсь, что они никому не понадобятся. Хотя, по статистике, схожие поломки случились еще у девяти «ларгусов» (см. Что ответил АВТОВАЗ), этот дефект не стал массовым. Владельцы на форумах ничего об этом не пишут, во всяком случае пока.

Обидно! Случай с приводом пошатнул доверие к машине. Раньше «Ларгус» казался мне железобетонной стеной, с которой вряд ли что-то может случиться. А тут... Да еще такое... Впрочем, других неприятных сюрпризов «французская "Лада"» не преподнесла, не считая перегоревшей лампочки и щеток стеклоочистителя (прежних), оставляющих полосы. Но осадочек до сих пор не смылся.

Сейчас еще добавлю «Ларгусу» на орехи. Что бы ни говорили про длительные зимние тесты, сколько бы ни показывали протоколы и отчеты о низкотемпературных испытаниях машины, а в ней в мороз холодно. Ниже минус 15 °С включаю вентилятор на вторую, а то и на третью скорость. И мне совсем не душно, хотя я достаточно морозоустойчивый. Если точнее выразить суть претензии, салон очень долго прогревается, печка не в состоянии быстро протопить здоровенный объем. В трескучий мороз даже после часовой поездки по городу в салоне все еще неуютно. Было предложение устанавливать на «ларгусы» дополнительный отопитель для задних пассажиров, но такую переделку посчитали нецелесообразной и излишне затратной. Хотя в России морозы под тридцать не редкость даже в средней полосе.

Зря сэкономили и на втором заднем дворнике. Зимой стекло в правой створке постоянно грязное, а ведь при парковках чаще причаливаешь кормой именно к правой обочине. В расчищенную амбразуру на соседней дверке виден ограниченный сектор, поэтому приходится пользоваться наружными зеркалами или выходить из машины, чтобы никого не задавить и не поцарапать.





Чтобы перевезти длинномеры, сложите спинку второго ряда и откиньте на нее спинку переднего пассажирского сиденья. Сверхдлинный груз можно оперeть одним концом на панель приборов, только обязательно подложите что-нибудь мягкое, чтобы не поцарапать пластик. И зафиксируйте длинномер ремнем безопасности.

Расходы на эксплуатацию «Лады-Ларгус» (13 000–40 000 км), руб.

Расходы на содержание: 13 000–30 000 км	79 923
Из них на бензин (А95, средний расход 8,8 л/100 км)	44 960
Расходы на содержание: 30 000–40 000 км	27 727
Из них на бензин (А95, средний расход 8,9 л/100 км)	26 837
Щетки стеклоочистителя	700
Лампа Н4	190
Общие расходы: 13 000–40 000 км	107 650
Стоимость 1 км пробега	3,99



Судя по внутренней коррозии, вал «гранаты» треснул давно, его поломка была лишь вопросом времени. К сожалению, АВТОВАЗ не поделился информацией, что стало причиной неисправности и насколько большая партия бракованных деталей могла попасть на конвейер. Мораль: владельцы «ларгусов», будьте бдительны! А если неприятность все-таки случится, немедленно обращайтесь по гарантии к официальному дилеру.

Что-то я ополчился на «Ларгус»... Достоинств-то у него все равно больше, чем недостатков. И когда в нем вольготно размещается семья с объемным скарбом, у меня даже сомнений не возникает – такой автомобиль я себе купил бы. Ведь по стоимости квадратного метра полезной площади он вне конкуренции среди близких по цене машин. А на этот параметр покупатели все больше обращают внимание. ЗР

ЧТО ОТВЕТИЛ АВТОВАЗ

«За все время выпуска «ларгусов» зафиксировано девять случаев поломки привода колес, аналогичных произошедшему с автомобилем «За рулем». Во всех этих случаях покупатели отмечали нехарактерный шум из подкапотного пространства или нестандартное поведение автомобиля при начале движения. В настоящее время АВТОВАЗ продолжает работу с поставщиком приводов с целью внесения изменений в технологию производства для исключения несоответствий и обеспечения максимально долгой беспроблемной эксплуатации. Также проведена работа по изменению настроек (момент затяжки на резьбовых соединениях) оборудования, применяемого на сборочной линии самого́ АВТОВАЗа. Все эти действия должны повысить эксплуатационные характеристики приводов колес. В случае появления несоответствий АВТОВАЗ несет гарантийные обязательства и осуществляет замену узла бесплатно».





На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Виктор Нилов

ОТМЕНА «ВРЕМЯНКИ»

Читал, что при нарушении ПДД больше не выдают временное удостоверение. А что же взамен него? И как теперь будут лишать прав?

С. Ищенко, Московская область

Федеральным законом от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ из статьи 27.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) исключена часть 3. В ней устанавливалась обязанность Госавтоинспекции изымать водительское удостоверение и выдавать временное разрешение на право управления транспортными средствами (ТС) при совершении водителем административного правонарушения, за которое предусмотрено лишение права управления ТС соответствующего вида. С 1 сентября 2013 года, когда указанный законодательный акт вступил в силу, сотрудники Госавтоинспекции больше не изымают водительские удостоверения у нарушителей. Следовательно, не возникает необходимости выдавать временное разрешение. Установлен процессуальный порядок оформления правонарушений. Так, согласно части 11 статьи 32.7 КоАП РФ лицо, в отношении которого вынесено постановление о лишении права управления ТС, обязано в трехдневный срок после вступления данного постановления в силу сдать водительское удостоверение, а если оно утрачено – заявить об этом в подразделение Госавтоинспекции, исполняющее данное административное наказание. Если лицо, лишенное права управления, уклоняется от сдачи удостоверения, срок лишения специального права прерывается, а его течение начинается со дня сдачи водительского удостоверения либо получения подразделением Госавтоинспекции заявления о его утрате.

ЗАПРЕТ СТОЯНКИ У ДОМА

Во время встречи одного из кандидатов в мэры Москвы с избирателями ГИБДД запретила парковку на всех улицах, прилегающих к нашему дому. Аналогичные запреты вводят у нас регулярно, так как поблизости нередко проводятся массовые мероприятия. Имеет ли полиция такое право? Как с этим бороться? Ведь ограничения доставляют жильцам немало хлопот.

Михаил Лебедев, Москва

Право «временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения» предоставляет сотрудникам полиции статья 13 федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3 «О полиции». Указанные полномочия реализуются в том числе Госавтоинспекцией (указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711), входящей в состав полиции. Так что все законно.

ШТРАФ ЗА ЖЕЛТЫЙ

В связи с повышением штрафов интересует вопрос: какое наказание предусмотрено за проезд на желтый сигнал светофора?

Алексей Красавин, Благовещенск

Желтый сигнал светофора является запрещающим (пункт 6.2 Правил дорожного движения РФ), поэтому ответственность за невыполнение его требования установлена такая же, как за проезд на красный сигнал светофора, а именно наложение административного штрафа в размере 1000 рублей (часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ). Вместе с тем следует принять во внимание, что пункт 6.14 ПДД разрешает водителям движение, если при включении желтого сигнала светофора они не могут остановиться перед стоп-линией, а при ее отсутствии – перед светофором. В таком случае водитель к административной ответственности не привлекается.

ПОЛИЦИЯ В ЗАСАДЕ

Друзья «обрадовали», что у нас стартовал месячник безопасности и теперь гаишники на своих машинах в гражданской одежде будут регистрировать нарушения ПДД. Насколько это законно?

Инна, Мурманск

Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности допускает осуществление контроля дорожной обстановки на патрульных автомобилях, не имеющих специальной цветографической схемы и устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Они взаимодействуют с другими нарядами (стационарных, пеших постов, нарядами на патрульных автомобилях с предусмотренной цветографической схемой), которые и останавливают ТС, если необходимо пресечь и оформить административное правонарушение.

АЭРОГРАФИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ

На капоте и боковых дверях моей машины нанесена аэрография в виде марсианского пейзажа. Не запрещено ли это? Надо ли перерегистрировать машину в связи с изменением цвета?

Валентин Коробов, Санкт-Петербург

В соответствии с гражданским законодательством вы вправе распоряжаться своей собственностью (в данном случае – автомобилем) по своему усмотрению, поэтому никаких препятствий для нанесения аэрографического рисунка

Госавтоинспекция не создает. Если при этом основной цвет автомобиля остается прежним, то вносить изменения в регистрационные данные не требуется. Если же в результате нанесения рисунка основной цвет воспринимается иначе, вам следует обратиться в любое регистрационное подразделение Госавтоинспекции того субъекта Российской Федерации, в котором автомобиль стоит на учете, для корректировки соответствующих данных (приказ МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001).

СБЕРЕЧЬ ГАЗОН

? ***В нашем дворе водители паркуются прямо на газоне, а иногда заезжают и на детскую площадку. Как их отвадить? Можно ли обращаться в ГИБДД? Дело в том, что там нам сказали, что во двор не поедут, так как это прилегающая территория...***

Н.З., Пенза

Описанные вами факты имеют характер административных правонарушений в области благоустройства территории, ответственность за которые устанавливается, как правило, законами субъектов Российской Федерации. Этими же нормативными актами закрепляются полномочия должностных лиц по составлению протоколов и рассмотрению дел о подобных правонарушениях. Таким образом, с жалобами такого рода следует обращаться в первую очередь в местные органы исполнительной власти. Вместе с тем, если припаркованные машины создают препятствия или опасность для движения либо иным образом влияют на безопасность дорожного движения, информацию следует направлять в Госавтоинспекцию, по возможности сопровождая фото- или видеоматериалами. По всем фактам будет проведена проверка и принято решение о привлечении водителей или собственников ТС к административной ответственности.

ПОДСТАВА И ТИХОХОД

? ***Когда, наконец, руководство ГАИ начнет бороться с подставами, которые организуют сами инспекторы? Например, у нас по двухполосной дороге со сплошной разделительной и запрещающим обгон знаком регулярно пускают тихохода. Стоит нетерпеливому водителю его обогнать – тут же появляются сотрудники ДПС и лишают прав.***

С. Михайлов, Тюмень

Я неоднократно призывал обо всех случаях нарушения сотрудниками Госавтоинспекции служебной дисциплины сообщать руководству службы, вплоть до ГУОБДД МВД России. Сделать это можно разными способами – записавшись на личный прием, отправив жалобу по почте либо на наш официальный сайт www.gibdd.ru. Хотел бы пояснить, что в описанном вами случае согласно приложению 1 к Правилам дорожного движения (раздел 3, «Запрещающие знаки») обгон тихоходного ТС, имеющего установленную предприятием-изготовителем максимальную скорость не более 30 км/ч, в зоне действия знака 3.20, в том числе при наличии сплошной линии разметки, не запрещен (см. постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении особенной части Кодекса РФ об административных правонарушениях»).

ПРИВАЛ ПОД ПЕРЕВАЛОМ

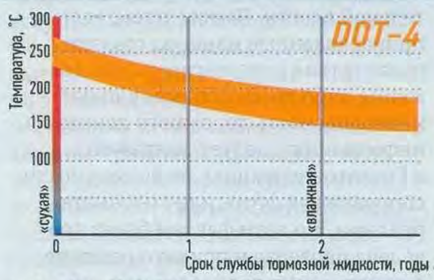
Ольга Павленок из Красноярского края за ответ на задачу «Ралли «Синий перевал» (ЗР, 2013, № 12) получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.

Вспомним эту историю. Сержант Зайцев был бесстрашен за рулем! Поэтому, лихо спускаясь по горному серпантину на казенной машине, тормозов не щадил. Впрочем, действовал грамотно: раз за разом, едва шины начинали проскальзывать, на миг отпускал педаль – и вновь нажимал. Но перед очередным поворотом ситуация резко изменилась: нажал – а педаль провалилась до пола! Удержать машину на трассе не удалось. Итог печален: выволочка от начальства, затраты на ремонт и в придачу обида: изучая тормоза после ДТП, специалисты неисправностей не нашли, выходило, что Зайцев – единственный виновник происшествия.

Но не ошиблись ли специалисты? Не было ли в тормозах скрытого дефекта, хотя бы временного?

Начнем с того, что некоторым конкурсантам не мешало бы внимательнее изучить текст задачи, другим – получше разобраться в устройстве и работе тормозов. Вот одна из версий: сержант перед выездом на задание поставил новые тормозные колодки, а вот свести зазоры к минимуму забыл. И всего-то, мол, нужно было два-три раза нажать на педаль. (Понятно, имеются в виду тормоза из числа простейших – без электронных систем, с которыми надо обращаться в сервис.) Курьез в том, что сам читатель кое-что забыл! Случись такая беда, дальше первого забора сержант не уехал бы. А он ведь укатил далеко и до злосчастного поворота тормозил не раз.

Еще версия: *«Служебная машина – как дитя у семи нянек»*. Дескать, все на ней ездят, а обслуживать не спешат. Да, у нас подобное не редкость. Но могло ли ДТП случиться из-за *«предельного износа тормозных колодок и дисков»*, как некоторые считают? Где это слыхано, чтобы тормоза, секундой раньше отлично работавшие, вмиг износились *«до предела»*? И какой



предел имеется в виду? При чем тут износ колодок и дисков? Или, по-вашему, они расплавились? Хорошо известно, что даже при полном износе фрикционных накладок машина хотя и хуже, но тормозит. Если, конечно, педаль не провалится. Поняли, в чем тут фокус?

Третья версия. Знатоки вспомнили о возможности подвоха со стороны фрикционных накладок. «Счастливчикам» случалось, резко затормозив на высокой скорости, так перегреть накладки, что они, как замасленные, переставали держать. Но с провалившейся педалью подплавить накладки нельзя.

А теперь о правильных ответах. Их смысл в том, что при часто повторяющихся торможениях жидкость в колесных цилиндрах, сильно нагревшись, может закипеть. В ответе Ольги Павленок читаем: *«Когда циклы торможения повторяются многократно, тормозные механизмы охладиться не успевают. Первыми нагреваются колодки и диски, затем суппорты и тормозные цилиндры. А тормоза работают лишь до тех пор, пока внутри тормозной системы находится несжимаемая жидкость – тогда даже небольшое уменьшение ее объема в главном тормозном цилиндре дает существенный прирост давления в системе»*. Иначе говоря, если в системе появится хоть небольшой пузырек пара, то часть хода педали уйдет на его сжатие. Торможение ухудшится. Если же пара много, то и полного хода педали не хватит!

Жидкости на основе полиэтиленгликоля крайне гигроскопичны – очень охотно насыщаются водой, «вытягивая» ее из воздуха. Если свежая («сухая») DOT-4 кипит примерно при 260 °С, то после длительного контакта с воздухом (через бачок тормозной системы) этот показатель снижается. Официальный срок службы DOT-4 не больше двух лет, и в конце его она может кипеть уже при 150 °С, а то и раньше. А нам пишут: *«У некоторых хозяев жижа служит и втрое дольше. Вот и на разъездной машине вряд ли ее меняли»*.

Итак, представим: при торможении на крутом спуске температура жидкости достигла точки кипения – той, которая соответствует атмосферному давлению. А пока педаль нажата, давление *многократно* выше – и жидкость не кипит. Но вот оно упало до атмосферного: перегретый объем моментально превращается в пар. Чем больше этот объем, тем сильнее выброс пара в магистраль, из нее – в главный цилиндр, а дальше в бачок и атмосферу. Часть жидкости будет потеряна. Если перегретой жидкости было совсем мало – например, лишь в контакте со стенками поршня, – то следов выброса из бачка может и не быть, но даже в этом случае *легко сжимаемого* пара в системе достаточно, чтобы педаль провалилась до пола. Неприятному финалу «гонки» могло способствовать и пониженное атмосферное давление высокогорья. Почему все это не было учтено спецами, изучавшими обстоятельства отказа тормозов, нам неведомо. Но читатели уверены: *«Исследовать остаток жидкости в системе не стали, чтобы не попасть под генеральскую раздачу. Куда проще доложить, что виновник один – сержант!»*. ЗР

Благодарим всех участников обсуждения. Ольгу Павленок поздравляем с заслуженной наградой.

ШУТКИ В СТОРОНУ

Стоит помнить, что в экстремальных условиях немногим удается воспользоваться приемами торможения, упоминаемыми в учебниках. Советы прокачать систему педалью (вдруг сработает!), использовать ручник, тормозить двигателем достойны интереса лишь в спокойной дорожной обстановке. Равноценной замены исправным тормозам нет.

ЗАДАЧА № 77

СИЛА СОЛОМУ ЛОМИТ?

«После почти 10 лет эксплуатации заметно просели пружины задней подвески. Купил новые. Разумеется, фирменные, требуемой жесткости. В ходе работы, сняв старые, сравнил их с купленными, и меня сильно смутило то, что те и другие практически одинаковой длины. Выходит, остаточных деформаций у старых нет. Лишь по внешнему виду они уступают новым: краска сошла, ржавые... Никаких других повреждений у них я не нашел. Тем не менее на новых пружинах машина приподнялась. Почему?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 апреля 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отправку вам заслуженных призов, так и решение других возможных проблем.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

ВОССТАНАВЛИВАЕМ ТОРМОЗА

В. КЛЮЧНИКОВ, Московская область

При износе рабочих поверхностей тормозных барабанов остаются пояски, что порой осложняет их демонтаж. Лучше всего, конечно, изношенные детали заменить новыми. Но можно на какое-то время продлить их службу, просто сточив пояски. «Станком» может послужить сам автомобиль. Если он заднеприводный, то снимаем ведущее колесо, а барабан, повернув днищем внутрь, прикручиваем штатными болтами к полуоси. Поясок удаляем обычным напильником, включив передачу при работающем двигателе. Чтобы мотор работал устойчиво, чем-нибудь фиксируем слегка нажатую педаль газа. Но очень важно помнить о безопасности! Балку моста (или соответствующий рычаг подвески) надежно опираем на устойчивую подставку, чтобы колебания привода были минимальными. Напильник держим крепко и подальше от головок болтов! А на переднеприводном автомобиле ремонтируемый барабан привертываем болтами на место переднего колеса.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.



ЛЕЧИМ ТРУБКИ

А. ЛУПАНДИН, Москва

При замене поврежденных трубок тормозной системы часто не получается поставить их на место без долгой, мучительной подгонки. Но, изгибая трубку, ее можно смять так, что при попытке восстановления она окончательно ломается. Во избежание этого я рекомендую использовать кондуктор: разделать одножильный провод сечением 1,5–2,5 мм² и полученную проволоку ввести в трубку, а затем уже гнуть. Медь не даст трубке чрезмерно смяться и тем более сломаться. По окончании подгонки жилу несложно вытянуть обратно.

Медная проволока

Этот прием годится не только для гидросистемы тормозов, но и для трубок системы питания, кондиционирования и им подобных.

От отдела рынка и эксплуатации. *Если кондуктор все же будет зажат там, где трубка сплющена, нужно слегка простучать это место легким молотком – и кондуктор освободится.*

Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы OSRAM



В БРЮКАХ ПО СНЕГУ

В. КАЛИНЦЕВ, Архангельская область

В автомобиле всегда держу рулон пластиковых 35-литровых пакетов с завязочками. Они предназначены для мусора, но годятся не только для этого. Много раз они выручали, когда возникала необходимость выйти из машины в грязь или снег, что у нас, на Севере, достаточно обычное дело. В таких случаях, чтобы не пачкать обувь и брюки, быстро надеваю пакеты, завязываю – и вперед! Примерно так используют бахилы в больницах. И еще: если у пассажиров на заднем сиденье стынут ноги, что в некоторых автомобилях, увы, случается часто, то надетые пакеты, создавая парниковый эффект, помогают не замерзнуть. Проверено не раз.

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО».

МОЙКА СВОИМИ СИЛАМИ

А. ЧУБИЧ, Ростов-на-Дону

Когда поблизости нет водопровода или хотя бы колодца с насосом, мыть машину приходится из ведра, что весьма трудоемко. Конечно, купить минимойку – дело нехитрое, но кому-то наверняка будет приятнее соорудить ее своими руками. Взгляните на рисунок. Берем бесхозную 10-литровую бутыль из пластика, в каких поставляют питьевую воду, и в крышку врезаем ниппель от велокамеры. К нему подключим шинный компрессор. Другой выход из крышки соединяем с щеткой, используя пластиковую трубку, которая входит в комплект бутыли. При включении компрессора вода поступает к щетке под давлением воздуха, нагнетаемого компрессором. Чтобы полностью израсходовать 10 л жидкости, достаточно предварительно накачать в оставшийся объем бутыли воздух давлением 1–2 атм (по техническим данным, бутыль держит давление не менее 8 атм, так что «взрыв» маловероятен). Для полной мойки легкового авто обычно хватает 30 л воды.

От отдела рынка и эксплуатации. *Почему бы и нет? Компрессоры есть почти у всех, можно обойтись и обычным шинным насосом. А отсутствие мотор-насоса, контактирующего с жидкостью, исключает его всем известные капризы.*

Приз автору совета – **комплект сервисных жидкостей** CoolStream: очиститель системы охлаждения, антифриз Premium 40, низкозамерзающая (–25 °С) стеклоомывающая жидкость.







СИДЕНЬЯ «СОЛЯРИСА»

С. ЧУПРАКОВ, Киров



Сиденья на «Киа-Рио» и «Хёндэ-Солярис» вроде бы неплохи, но вот поясничная поддержка отсутствует. При непрерывной поездке хотя бы за 200–300 км боли в пояснице порой адские! Возможно, дело не в сиденьях, а в собственных болячках, – но что-то делать нужно. Оказалось, обивка снимается легко, вертикальная – вообще на молнии. Отстегиваем снизу два крючка на резинке, задираем подол обивки кверху, пальцем поддеваем замок и расстегиваем. Пассатижами разгибаем четыре круглые скобки и задираем всю заднюю часть вертикальной обивки вверх. Арматура перед нами! В нижнюю часть конструкции спинки я вложил некоторое количество обычного поролона: отмерил по месту лист толщиной 30 мм – и сложил пополам. Всё собрал в обратном порядке – и с той поры радуюсь такой вот поясничной поддержке. Как в дальних поездках, так и в утомительных уличных пробках чувствую себя намного увереннее.

От отдела рынка и эксплуатации. *Мягкий бытовой поролон некоторых марок – материал нестойкий, со временем обминается и даже химически распадается. На наш взгляд, здесь более уместны материалы типа вспененного полиэтилена или всем известной губчатой резины.*



Приз автору совета – **набор профессиональной автохимии** SINTEC компании «Обнинскоргсинтез».

КРЕПИМ НАВИГАТОР

Ю. МИХАЙЛОВ, Московская область



Производители навигаторов, не входящих в штатное оборудование машины, обычно предлагают крепление в виде С-образной скобы с присоской. Прямо скажем, конструкция не очень надежная. К тому же навигатор хоть и немного, но все же ограничивает обзорность. Да еще и соединительный провод болтается.

Я сделал так. От присоски отсоединил С-образную крепежную скобу и закрепил с обратной стороны водительского противосолнечного козырька. Для этого между его обивкой и каркасом сначала вставил пластину с резьбовым отверстием. Сюда ввертывается винт, крепящий скобу. Провод питания протянул за обивками потолка и стойки крыши. Стабилизатор напряжения извлек из вставки, изолировал и спрятал в недрах приборной панели, а его выводы соединил с «массой» и плюсовым проводом. При этом нашел тот, на котором исчезает напряжение при работе стартера. Это избавляет прибор от скачков тока при пуске двигателя.

Получилось очень удобно: опустил козырек – навигатор перед глазами, показания легко считываются. Если козырек поднять, то прибор снаружи вообще не виден.



Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир».

Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ФОРУМ ГАЛЕРЕЯ БЛОГИ КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

При проведении гарантийного ремонта автомобиля в дилерском сервисе в некоторых случаях требуется сливать технологические жидкости (АКП, ГУР, система охлаждения, привод тормозов). Как показывает практика, в большинстве случаев дилер заливает обратно старые жидкости. Допускает ли производитель их повторное использование, или нужно все-таки требовать бесплатной замены свежими?



Стас Панин,
редактор отдела рынка и эксплуатации

Дилер проводит гарантийный ремонт согласно требованиям завода-изготовителя. В некоторых случаях уполномоченный партнер по согласованию с ним может заменить жидкость, если это не предусмотрено в руководстве.

Например, после замены термостата систему заполнят ранее использованной жидкостью. За счет производителя дилер сможет долить только необходимое количество свежего антифриза до требуемого уровня. К тому же современные охлаждающие жидкости имеют увеличенный ресурс, поэтому менять их в гарантийный период при данном ремонте не нужно.

А вот в случае ремонта автоматической коробки многое будет зависеть именно от дилера. Иногда в руководстве по обслуживанию критерии замены масла указаны неоднозначно. Если по инструкции замена не требуется, а здравый смысл говорит обратное, то добросовестный дилер согласует это с производителем.

В статье «Резиновая грамота» не нашел ни слова о цветных метках на боковине покрышек. С какой целью их наносит производитель и что обозначает цвет?



Сергей Мишин,
редактор отдела испытаний

Чаще всего метки бывают белые, желтые и красные. Как правило, они соответствуют внутренним стандартам производителей шин и официально не регламентируются. Маркировать шины таким способом очень любят японские и корейские производители). Меткой обозначают либо самое тяжелое место на покрышке, либо самое легкое. Подчеркну: у каждого производителя свой регламент.

С интересом читаю экспертизы и тесты аккумуляторных батарей, черпаю из журнала очень важную для меня информацию. В 2011 году в тесте аккумуляторных батарей принимали участие японские, марки Panasonic. Планируете ли вы в будущем проверить еще раз батареи этого бренда?



Михаил Колодочкин,
заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

Спасибо за теплые слова. Что касается конкретных аккумуляторных брендов, мы стараемся подвергать проверке в первую очередь те батареи, которые из года в год дают стабильные результаты и пользуются устойчивым спросом на рынке. Компанию им часто составляют марки-однодневки – вдруг среди них попадется что-то необычное? В этом году планируем впервые сравнить батареи AGM (Absorbent Glass Mat – технология изготовления свинцово-кислотных аккумуляторов на основе абсорбированного электролита, а не жидкого, что дает ряд изменений в свойствах батареи) и классические, – ближе к делу решим, каким брендам отдать предпочтение. Если у «Панасоника» найдем интересный вариант, то возьмем и его.

Хочу купить автомобиль «Дэу-Джентра». Перелицованный «Лачетти» за 399 тыс. руб. имеет необходимый список оборудования, но, пообщавшись с первыми владельцами, я понял, что автомобиль еще сырой. Поскольку вы его уже тестировали, что можете сказать по этому поводу?



Максим Гомянин,
редактор отдела испытаний

Утверждать, что автомобиль сырой, позволяет только статистика неисправностей. Поскольку модель еще новая, такими данными к моменту теста мы не располагали и оценивали новинку рынка (ЗР, 2013, № 11) с точки зрения потребительских свойств. К качеству сборки претензий нет, как и к материалам отделки салона. Двигатель собран в Узбекистане и несколько отличается от того, что ставят на «Шевроле-Кобальт». Мотор редакционного «Кобальта» работает исправно, потому предположу, что и «Дэу» не подведет. Мое мнение: своих денег автомобиль стоит.

Прочел публикацию о модификаторах трения и заинтересовался присадкой «Супротек-Атомиум». Связался с компанией-изготовителем – и удивился, узнав, что она сделана на основе масла МС-20, которое занимает 90% всей емкости. Возник вопрос: как повлияет добавление этого масла в синтетику, полусинтетику, минералку? Можно ли вообще смешивать разные масла, пусть МС-20 (авиационное) и бесприсадочное?



Александр Шабанов,
профессор Санкт-Петербургского политехнического университета

Эта присадка разливается во флаконы 50–200 мл, то есть в 5 л масла добавляем 2–3% качественного минерального масла, которое никак не может испортить базовое. Это мы проверяли в тестах – изменение основных физико-химических показателей масла после ввода присадки меняется в пределах погрешности измерения. К тому же само МС-20 часто используют в качестве загустителя, причем для любых масел. Так что с этой стороны ждать подвоха от «Супротека» не следует.

В каждом номере жду подборку о вторичном рынке, но пока в ней больно немассовые модели. А будете писать о компактных «японцах»?



Максим Приходько,
редактор отдела рынка и эксплуатации

Если бы мне в каждом номере выделяли полос пятнадцать под мои любимые бэушные автомобили, вот я бы развернулся! Сейчас российский вторичный авторынок как никогда богат на интересные модели со всего света. В ближайших номерах как раз об одном таком «самурае» вы и прочтете.



ПИДЖАК ВМЕСТО ПАЛЬТО?

Сергей Писаренко, начальник планово-экономического отдела производственной компании.

Один из стендов «Шкоды» на автосалоне во Франкфурте содержал короткую зарисовку: водитель ест яблоко в машине, после чего пытается выбросить огрызок. Компания предложила специальный контейнер в двери с одноразовыми пакетиками. Вернувшись в Россию, я рассказал друзьям об этой опции. Каждый с ходу задавал один и тот же вопрос: «А пакетики у дилеров будем покупать? По их безумным ценам?».

Ну что же, другой мир, другой взгляд... И совсем другие требования рынка. Действительно ли нам нужно то, что внедряют (а зачастую навязывают) автопроизводители?

Что такое Россия глазами автомобиля? Это плохие дороги, холодный климат, не самое хорошее топливо, несвоевременная уборка снега, безмерное использование агрессивных антигололедных реагентов. А что предлагают нам гранды автопрома? Загибаем пальцы: нежные высокофорсированные двигатели, короткоходные жесткие подвески, малый дорожный просвет, слабая устойчивость к агрессивной химии... Абсолютное несоответствие! Очень похоже, что большой спрос на «паркетники» связан с тем, что выбор подходящих легковых автомобилей просто минимален.

Неужели этого не видят в автомобильных концернах? Почему с каждым новым поколением все больше узлов и агрегатов вызывает вопрос об уместности в здешних условиях? На мой взгляд, ответ прост: эти автомобили создают не для нас! В той же Европе дороги ровнее, климат мягче, а топливо хотя и дороже, но лучше.

Конечно, есть понятия, важные для обоих рынков: безопасность, надежность, насыщенность опциями. Но и различий не меньше! Взять хотя бы повальную гонку за снижением вредных выбросов. Не подумайте, что я наплевательски отношусь к экологии, но все же замечу: в Европе уровень вредных выбросов автомобиля легко пересчитывается в сумму налога. Выигрыш в платежах оправдывает для них снижение ресурса машины. Переплатив при покупке, потребитель выиграет в процессе эксплуатации.

А что у нас? Ни налоговых льгот, ни тепличных условий... Так стоит ли удивляться тому, что мы невольно предаемся воспоминаниям о былом немецком или японском качестве? Хотя правильнее пожалеть машину: «Тебе бы на родину, к мягкому климату и ровным дорогам».

Такое ощущение, что нам требуется зимнее пальто, а большинство продавцов настойчиво предлагает модный пиджак! Главным аргументом при этом становится: «Новая модель, самые современные ткань и лекала, – вся Европа в таких ходит». Неудивительно, что, сделав выбор в угоду продавцам, человек через некоторое время разочаровывается: купил не то, что нужно.

Российский автомобильный рынок вырос до трехмиллионного размера – не довольно ли торговать по принципу «берите, что дают»? Необходимо проводить серьезную работу по адаптации автомобилей, обязательно с длительными зимними испытаниями. И пусть старт продаж задержится, зато потребитель останется доволен.

Однако необходимость такого подхода понимают далеко не все. Пресса пестрит жалобами на массовые отказы двигателей и трансмиссий, элементов подвески и даже силовых элементов кузова машин с громкими именами. Причем речь идет не о браке или «мелких недоработках», а о конструктивных просчетах. И статистика продолжает пополняться.

Не в этом ли источник мнения, что машины стали менее надежны?

Может, причина в том, что рыночные требования к автомобилям в Европе и в России стали различаться куда больше, чем раньше? ЗР

Начиная с этого номера мы предлагаем вам, читатели, активно присылать свои зарисовки на темы, которые, по вашему мнению, освещены в журнале недостаточно полно, а то и вовсе не затронуты. Лучшие материалы, конечно же, опубликуем. Тематика не ограничена, но главное – она должна быть интересна не только автору. Примерный объем – 3-4 тыс. знаков. Материалы можно присылать на электронный адрес **kolodochkin@zr.ru**

ЖАЖДА СКОРОСТИ

Компьютерные игры давно уже не просто развлечение. Они помогают гонщикам на тренировках, по их мотивам даже начали снимать кинофильмы. Сегодня в конце номера мы расскажем о том, где виртуальная реальность встречается с миром реальным.

В оригинале — Need for Speed. Пожалуй, впервые за основу художественного фильма взята известная на весь мир серия компьютерных игр. Насколько удачным получилось превращение виртуального мира в реальный, на предпремьерном показе выяснял **Дмитрий Федоров**.



Главный автомобильный герой – «Форд-Мустанг» уже прошлого поколения, загримированный под «Шелби GT500» мощностью 662 силы. По ходу пьесы выясняется, что киношная версия еще более зверская – под 900 л.с. А еще у нее встроенный в центральную консоль «Айпад» для связи со всем миром.

Собственно, за исключением названия, от сценария самих игр здесь ничего не осталось. Хотя законы жанра соблюдены: полный беспредел на обычных дорогах, появление полиции только там, где она нужна по ходу сюжета, ну и конечно, масса супердорогих (и, само собой, разбитых по ходу действия) машин, водить которые на пределе скорости подавляющему большинству людей дано только в виртуальном мире.

Создатели фильма говорят, что их фильм – это продолжение автомобильной киноклассики 1960–1970-х годов. И правда, если вы хоть немного интересуетесь кинокультурой, то без труда найдете в «Жажде скорости» цитаты из «Буллита», «Исчезающей точки», «Американских граффити», «Гонок «Пушечное ядро», «Бандита», «Грязной Мэри и Сумасшедшего Ларри», оригинальной версии «Угнать за 60 секунд» и прочего.

Не переживайте: ни один дорогущий суперкар в ходе съемок не пострадал.

Ничего не скажу, приятно узнавать сцены из фильмов, давно забытых многими, и считать себя знатоком кино...

Но в целом получился еще один «Форсаж». С простыми парнями, втянутыми помимо их воли в ненужные им разборки, и гонками на сверхмощных автомобилях, используемых как оружие возмездия. Не ищите в этом фильме реальность – она бесконечно далеко, как в любой компьютерной игре и подавляющем большинстве современных голливудских картин. Но скажите честно – она вам в самом деле важна? Или интереснее посмотреть, как сидящий за рулем 900-сильного «Мустанга» ужасает окружающих ездой в постоянном дрифте? А может, любопытно глянуть, что выходит, когда гонишь на «Кёнигсегге-Агера» на максимальной скорости против потока?

Подобных трюков, реальных и не очень, в этом фильме полно. И бешеная скорость чувствуется с первого и до последнего кадра. А тем, для кого сюжет ненавязчив и предсказуем, скажем просто: на то она и игра, пускай и перенесенная на большой экран. Чтобы сполна удовлетворить всех одержимых жаждой безумной скорости. ЗР

Если бы били оригинальные модели, они одни съели бы весь бюджет фильма (к слову, не такой уж большой). Поэтому в Лос-Анджелесе построили бюджетные реплики на основе агрегатов «Дженерал моторс» с фибергласовыми кузовами, имитирующими «Кёнигсегг», «Бугатти», «Мак-Ларен», «Ламборгини», «Салин» и совсем уж экзотический «GTA-Спано».







Чего в фильме с избытком, так это аварий. Как вполне натуральных, так и явно надуманных.

Съемки велись в штатах Нью-Йорк, Алабама, Джорджия, Мичиган (Детройт) и Калифорния (Сан-Франциско).



Два заклятых врага: простой механик, рубаха-парень в исполнении Аарона Пола («Миссия невыполнима – 3») и его антагонист – подлый, избалованный заказчик, сыгранный Домеником Купером («Семь дней и ночей с Мерилин», «Мамма миа»).



АД ПОНАРОШКУ

«Зеленый ад» – старая часть «Нюрбургринга» под названием «Нордшляйфе» – мечта любого, кто болен автомобилями. Натренировавшись в компьютерных играх, взять легенду с наскока попробовал **Александр Крючков**.

ЖАБА ПРОТИВ ИЗОЛЕНТЫ

Разобравшись с медленным извилистым участком, белый «Ауди-R8» обрадовался простору и бросился по прямой вниз. Промчавшись по мостику над дорогой на скорости чуть больше двухсот, автомобиль подлетел к «Флюгплатцу». Это название дала повороту располагавшаяся некогда поблизости взлетно-посадочная полоса, и оно актуально до сих пор: трамплин прямо перед поворотом нередко отправляет машины в воздух.

Конечно, R8, как мне казалось, должно хватить прижимной силы, чтобы не терять контакт с асфальтом. Но что это? Почему передние колеса, загруженные коротким торможением, уже нацелились на скоростную дугу, а задние всё еще в невесомости? Описав полукруг вокруг собственного носа, среднемоторный суперкар летит мимо гоночной траектории двигателем вперед. Зона безопасности по всей трассе скромная, так что исход предопределен: «Ауди» собирает несколько десятков метров отбойника и, перевернувшись, замирает на крыше. Хотя наиболее пострадавшая задняя часть и закрыта кучей покрышек, даже беглого осмотра хватает, чтобы понять: тренировочная сессия закончена.

Говорят, прежде чем поедешь по «Нордшляйфе» действительно быстро, успеешь побывать в нескольких десятках аварий. Хорошо, что я могу себе это позволить – ведь мчу на компьютере! Пусть GTR Evolution – игра не первой свежести, а электронным рулю с педалями пошел второй десяток лет, но ведь ощущения похожи. Сцепление с дорогой, распределение веса, инерция вращения – всё здесь есть. Пропустишь точку торможения – пролетишь мимо поворота; переберешь с газом – развернет; резко дернешь рулем – придется ловить машину. Обратной связи катастрофически не хватает: мало того, что не чувствуешь ускорений, так еще и руль передает информацию плохонько, а педаль тормоза и вовсе «пустая».

Эх, купить бы устройство посовременнее – там и усилия на руле и педалях правильные, и держаться они будут без клея и изоленты. Но жаба душит – ведь все это баловство! Хотя



На экране и горки пониже, и повороты не такие крутые.

Гонщики, которые ставят рекорды «Нюрбургринга», буквально живут на трассе. Куда уж геймеру с ними тягаться!

даже на не самых свежих игрушках и оборудовании можно выучить конфигурацию, а потом и нащупать траекторию.

ГРАФИЧЕСКИЙ УСКОРИТЕЛЬ

Ясным майским утром я снова еду по тем же местам; правда, сегодня у меня всего лишь «Опель-Корса OPC». Зато настоящий! И «Нюрбургринг» вокруг – тоже. Хорошо ощутимые перегрузки и тычки на неровностях быстро дают понять: это не симулятор. Здесь гораздо сильнее чувствуешь скорость – вроде бы двигаемся не бог весть в каком темпе, а кажется, что несемся.

Разумеется, все относительно: инструктор Штефан в своем «Ауди-R8 GT» впереди на такой скорости может, наверное, пить кофе и читать газету. Конфигурация, к счастью, знакома – игроделы скопировали трассу довольно точно, связки поворотов я узнаю без проблем. Разве что некоторые места в реальности просторнее: то ли часть деревьев вокруг недавно вырубили, то ли свет падает с другой стороны. Ну и рельеф «Нордшляйфе», конечно, не сымитируешь: участки, казавшиеся на компьютере плоскими, как бильярдный стол, на самом деле со спусками и подъемами. Вестибулярный аппарат теперь загружен по полной!

В обеденный перерыв я изучал схему трассы и анализировал впечатления от нескольких кругов экспериментов с траекторией и точками торможения. До реальной скорости мне пока – как счётам до калькулятора! И вдруг заметил: народу в кафе и на стоянке прибавляется с каждой минутой. Слухи ползут быстро: оказывается, трассу закрыли из-за серьезной аварии во «Флюгплатце». Выясняется, что в передрягу попал наш Штефан, проехавший в боевом, а не в экскурсионном темпе. Это вам не симулятор, тут «рестарт» так просто не сделаешь… Инструктор попал в больницу с травмой позвоночника. Оператору, сидевшему рядом с ним, повезло больше – на следующий день он снова был в строю.

За два дня, проведенных на «Нюрбургринге», я проехал еще пару десятков кругов и увидел последствия еще нескольких аварий. Самому, по счастью, неприятностей удалось избежать – спасибо тренировкам на компьютере. Сидя перед экраном, всерьез ездить, конечно, не научишься, но по крайней мере запомнишь трассу. В том числе ценой немалого числа виртуально разбитых машин: ведь самые опасные места там и тут одни и те же.

И все-таки, как бы ни был похож нарисованный «Зеленый ад» на настоящий, реальный впечатляет своей красотой и своим коварством куда сильнее. **ЗР**

ВИРТУАЛЬНАЯ «КАРУСЕЛЬ»

Благодаря идеальной полукруглой форме, крутому поперечному профилю и неровной бетонной секции поворот «Карусель» стал самым запоминающимся на всем «Нюрбургринге». Поэтому именно на его примере любопытно сравнить легендарную трассу из разных компьютерных игр с реальным аналогом. Снимки сделаны с одного и того же ракурса.



Grand Prix Legends (1998).

Любительская модификация к GTR 2: FIA GT Racing Game (2006)

GTR Evolution (2008).

Реальность (2013).



Shift 2: Unleashed (2011).

10 видео
см. с. 22

ЧТО НАША ЖИЗНЬ?

В нынешнем году первой автомобильной компьютерной игре стукнуло сорок. Ощутить ностальгию по виртуальному прошлому, оценить прогресс разработчиков и окунуться в разнообразие современных симуляторов приглашает **Михаил Кулешов**



Игровой автомат Speed Race японской корпорации Taito дал старт развитию автомобильных симуляторов в далеком 1974 году.

ИСТОРИЯ ИГРУШЕК

Задумывались ли вы когда-нибудь, кто стоял у самых истоков автомобильных симуляторов? И сильно ли удивитесь, узнав, что самый непосредственный вклад в их становление и развитие внес одессит русско-еврейского происхождения, родившийся в памятном 1917-м? В 22 года Майкл Коган перебрался в Токио, где и основал корпорацию Taito, ставшую впоследствии всемирно известным разработчиком компьютерных игр и аркадных игровых автоматов. Именно под крылом Taito в 1974 году увидела свет первая автомобильная игра Speed Race, вышедшая в Соединенных Штатах под именем Wheels.



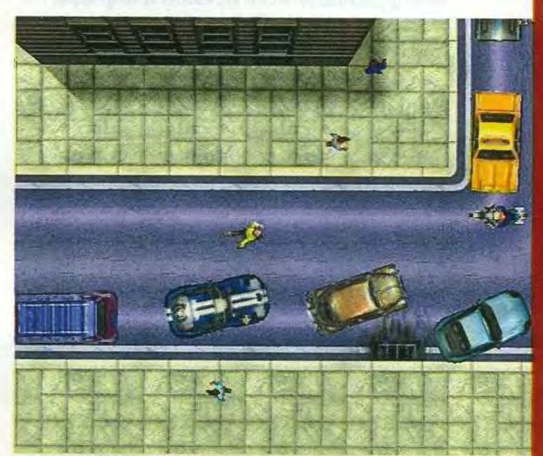
The Need for Speed (1994) опередил свое время и здорово поднял планку для разработчиков по всему миру.



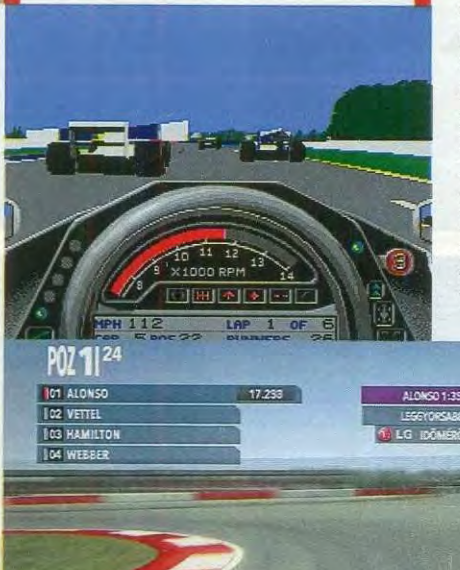
Крайне незатейливый по нынешним меркам симулятор произвел настоящий фурор: автомат с рулем и единственной педалью предлагал пройти трассу, управляя машиной с высоты птичьего полета; игровой процесс сводился к необходимости объезжать контролируемые компьютером автомобили соперников. Концепция оказалась настолько удачной, а геймплей – захватывающим, что в последующие годы похожие автоматы представили сразу несколько крупных компаний, включая Sega и Atari. А одним из самых популярных ремейков Speed Race стал продукт Road Fighter (1984), хорошо известный большинству из нас по консоли Nintendo (Dendy).

Кстати, именно в середине 1980-х, когда мода на игровые приставки достигла апогея, а сами консоли стали мечтой всех без исключения детей (а зачастую и родителей!) и золотой жилой для корпораций, программисты начали активно экспериментировать с псевдотрехмерной графикой и искусственным интеллектом. Хорошо известный почитателям всё той же Nintendo симулятор мотокросса Excitebike в числе первых позволил игрокам проектировать собственные трассы. Это казалось фантастикой! Тогда никто и предположить не мог, что до настоящего расцвета игровой индустрии, обусловленного появлением 32/64-разрядных консолей (Sony PlayStation, Sega Saturn, Nintendo 64) и огромным спросом на персональные компьютеры, осталось лишь несколько лет.

Прогресс разработчиков серии Grand Theft Auto в комментариях не нуждается. Первую и пятую части разделяет 16 лет.



В свое время симулятор F1 GP (1992) казался шедевром, однако на фоне новейшего F1 2013 он выглядит крайне наивно.





РЕЦЕПТ УСПЕХА

Как дитя девяностых, я прекрасно помню первый семейный IBM 486 с операционкой Windows 3.11 и отсутствием CD-дисковода, из-за чего любимую игру и один из наиболее совершенных по меркам того времени симулятор Формулы-1 – F1 GP (1992) приходилось загружать с одиннадцати дискет. Но каким же это было счастьем для влюбленного в автогонки ребенка! Полноценный сезон 1991 года, шестнадцать реально существующих трасс, возможность достаточно тонкой настройки болида (аэродинамика, передаточные числа, выбор резины), а главное – проработка физической модели его поведения! Симулятор F1 GP был одним из первых, давших крен в сторону реалистичности, а потому быстро снискал признание людей, ждущих от игры не только красивой картинки, и в конечном итоге стал первой

Наивно полагать, что игры лишь крадут время и портят зрение: помимо удовольствия от процесса некоторые симуляторы способны привить навыки реальной езды.

из четырех частей знаменитой ныне серии (Grand Prix 2, 3, 4) программиста Джеффа Крэммонда (Geoff Crammond).

И все же дозировать порцию реалистичности при имитации автомобильных гонок нужно было вдумчиво и осторожно. Вскоре выяснилось, что продвинутая «физика» делает управление автомобилем слишком сложным, заставляя среднестатистического геймера ставить игру на полку и выбирать что-то попроще. В этой ситуации предугадать пожелания масс лучше других удалось американцам из Electronic Arts, презентовавшим в 1994 году игру The Need for Speed, которая дала старт наиболее успешной автомобильной франшизе всех времен и народов и на долгие годы стала эталоном автоаркады.

Секрет успеха первой «Жажды скорости» прост: великолепную графику сочетали с уникальным собранием лицензированных суперкаров, а разнообразные локации, включающие как изолированные кольцевые треки, так и отдельные маршруты с полицейскими и трафиком, придавали игровому процессу особую остроту. И пускай в дальнейшем парни из EA предприняли несколько удачных попыток привнести в свои проекты больше реализма (NFS: Porsche Unleashed и NFS: Shift), сделанная в начале девяностых ставка на зрелищность и сравнительную простоту управления осталась одной из фундаментальных.

Существовал еще как минимум один вектор развития: я говорю об околоавтомобильных играх, имеющих иную, чем у большинства гонок, глобальную цель. Так, авторы легендарной серии Grand Theft Auto (1997–н. в.) стали основателями отдельного жанра, в котором игроку предлагают действовать на стороне преступных организаций: грабить банки, совершать заказные убийства и ставить на уши целые виртуальные города. Подобные игры благодаря безграничной свободе действий, а также гигантским открытым игровым пространствам моментально нашли почитателей среди людей обоих полов и совершенно разного возраста.

Особенно успешными последователями концепции стали Driver (1999) и Mafia: The City of Lost Heaven (2002). Последняя покоряла захватывающим сюжетом, а также на редкость атмосферным саундтреком (действие игры разворачивается в США 1930-х годов) – без классного звукового сопровождения игры XXI века воспринимались бы несовершенными.

***

Чтобы расписать этапы развития игровой индустрии и вспомнить большинство культовых игр и консолей, не хватит и целого журнала, а потому пора подводить итог. Спустя сорок лет после создания первого в мире автомобильного симулятора реальный мир получил бесчисленное множество качественных





Need for Speed: Shift (2009) – первый поворот легендарной трассы «Сузука».

Need for Speed: Rivals (2013) – для аркадных гонок наиболее популярен вид «от третьего лица».



виртуальных продуктов. Издание игр превратилось в невероятно прибыльный бизнес, игровое поле наравне с кинематографом стало отличной площадкой для продакт-плейсмента*, а любовь геймеров к определенным категориям автомобильных игр сплотила невероятное количество людей и связало немало судеб.

Аркадные игры по сей день остаются самыми популярными и, обзаведясь практически фотореалистичной графикой, дарят эмоции и азарт миллионам игроков по всему миру. Из числа наиболее ярких представителей направления могу выделить двадцатую (!) по счету часть Need for Speed: Rivals, а также Grid 2. Не хуже обстоят дела и у франшизы Grand Theft Auto, пятая часть которой вот уже полгода удерживает у экранов добрую половину моих друзей.

Да и в сегменте Симуляторов с большой буквы также царит абсолютное разнообразие, позволяющее каждому попробовать себя как в кольце, так и в ралли (Dirt3). Самыми развитыми в области моделирования физической модели (имеет значение давление в шинах и их температура, распределение массы и т. д.) остаются немолодые, но совершенствующиеся год от года Live for Speed и rFactor. И пусть эти игры не могут похвастаться выдающейся графикой и однозначно не подойдут широким пользовательским кругам, зато способны ввести в состояние абсолютного счастья игроков с бензином в крови. И я абсолютно уверен, что после прочтения этой статьи (и предыдущих) среди читателей ЗР таких людей станет больше. ЗР

*Product placement – размещение неявной рекламы, будто бы случайно попадающей в кадр.



Dirt3 (2011): достоверная модель повреждений и вид из кабины – неотъемлемый атрибут современного симулятора.

Одним из самых достоверных симуляторов остается Live for Speed (2002), разработанный компанией в составе трех энтузиастов. Реклама на растяжке – наглядный пример продакт-плейсмента.

